





Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116503491>

19



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, February 21, 2001
Thursday, March 1, 2001

Issue No. 1

**Organizational meeting
and
First and last meeting on Bill S-5,
An Act to amend the Blue Water
Bridge Authority Act**

INCLUDING:
THE FIRST REPORT OF THE COMMITTEE
(Rule 104)
THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-5)

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mercredi, 21 février 2001
Le jeudi, 1^{er} mars 2001

Fascicule n° 1

**Séance d'organisation
et
Première et dernière réunion du projet de loi S-5,
Loi modifiant la Loi sur l'Administration
du pont Blue Water**

Y COMPRIS:
LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ,
(article 104)
LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ,
(projet de loi S-5)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Milne
(or Robichaud, P.C.)	Rompkey, P.C.
Eyton	Setlakwe
Finestone, P.C.	Spivak
Fitzpatrick	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator De Bané, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Rompkey, P.C. (*February 21, 2001*)

The name of the Honourable Senator Rompkey, P.C. substituted for that of the Honourable Senator De Bané, P.C. (*February 27, 2001*)

The name of the Honourable Senator Milne substituted for that of the Honourable Senator Christensen. (*February 28, 2001*)

The name of the Honourable Senator Angus was substituted for that of a substitution pending. (*February 28, 2001*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Milne
(ou Robichaud, c.p.)	Rompkey, c.p.
Eyton	Setlakwe
Finestone, c.p.	Spivak
Fitzpatrick	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur De Bané, c.p. substitué à celui de l'honorable sénateur Rompkey, c.p. (*le 21 février 2001*)

Le nom de l'honorable sénateur Rompkey, c.p. est substitué à celui de l'honorable sénateur De Bané, c.p. (*le 27 février 2001*)

Le nom de l'honorable sénateur Milne est substitué à celui de l'honorable sénateur Christensen. (*le 28 février 2001*)

Le nom de l'honorable sénateur Angus est substitué à celui d'un remplaçant à venir. (*le 28 février 2001*)

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, on Wednesday, February 7, 2001:

The Honourable Senator Robichaud, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Pearson:

That the Bill S-5, An Act to amend the Blue Water Bridge Authority Act, be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications, if and when that Committee is established.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 7 février 2001:

L'honorable sénateur Robichaud, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Pearson:

Que le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont Blue Water, soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications, si et quand ce comité sera constitué.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate,

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, February 21, 2001

(1)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:33 p.m., in Room 256-S, Centre Block, for the purpose of organization.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Angus, Bacon, Callbeck, De Bané, P.C., Finestone, P.C., Fitzpatrick, Forrestall, Setlakwe and Spivak (10).

In attendance: From the Library of Parliament, Terry Thomas.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The committee proceeded to organize pursuant to rule 88.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chair.

The Honourable Senator Fitzpatrick moved that the Honourable Senator Bacon be Chair of this committee

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Bacon took the Chair.

The Honourable Senator Angus moved that the Honourable Senator Forrestall be Deputy Chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Adams moved — That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chair, the Deputy Chair and Senator Callbeck; and — That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses and schedule hearings.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Forrestall moved — That the committee print its proceedings; and

That the Chair be authorized to set this number to meet demand.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Callbeck moved — That pursuant to Rule 89, the Chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee of the government and the opposition be present.

The question being put on the motion, it was adopted.

It was agreed — That pursuant to rule 104, the Chair be authorized to report expenses incurred by the committee during the last session.

It was agreed — That the Honourable Senator Finestone and the Honourable Senator Spivak would review the draft report prepared in the second session of the Thirty-sixth Parliament

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 21 février 2001

(1)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 33, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, pour organiser ses activités.

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Angus, Bacon, Callbeck, De Bané, c.p., Finestone, c.p., Fitzpatrick, Forrestall, Setlakwe et Spivak (10).

Également présent: De la Bibliothèque du Parlement, Terry Thomas.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité organise ses activités, conformément à l'article 88 du Règlement.

Le greffier du comité procède à l'élection d'un président.

L'honorable sénateur Fitzpatrick propose que l'honorable sénateur Bacon soit la présidente du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bacon prend le fauteuil.

L'honorable sénateur Angus propose que l'honorable sénateur Forrestall soit le vice-président du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Adams propose — Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose de la présidente, du vice-président et du sénateur Callbeck, et — Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité au sujet de son programme, ainsi qu'à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Forrestall propose — Que le comité fasse imprimer ses délibérations; et

Que la présidente soit autorisée à ajuster cette quantité en fonction des besoins.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Callbeck propose — Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidente soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, à condition qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu — Que, conformément à l'article 104 du Règlement, la présidente soit autorisée à faire rapport des dépenses faites au cours de la dernière session.

Il est convenu — Que l'honorable sénateur Finestone et l'honorable sénateur Spivak examinent l'ébauche du rapport préparé au cours de la deuxième session de la trente-sixième

of the Subcommittee on Communications and make recommendations to the Committee.

The Honourable Senator Finestone, P.C. moved — That the Chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject matters of bills and estimates as are referred to it.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Setlakwe moved — That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the Chair, on behalf of the Committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Fitzpatrick moved — That pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred on the Chair, the Deputy Chair and the Clerk of the Committee; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the Committee be conferred on the Chair, the Deputy Chair, and the Clerk of the Committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Callbeck moved — That the Committee empower the Chair to designate, as required, one or more members of the Committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the Committee; and That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

- 1) determine whether any member of the Committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the Journals of the Senate on Wednesday, June 3, 1998; and
- 2) consider any member of the Committee to be on "official business" if that member is: (a) attending a function, event or meeting related to the work of the Committee; or (b) making a presentation related to the work of the Committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Angus moved — That, pursuant to the Senate guidelines for witnesses expenses, the Committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the Chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

The question being put on the motion, it was adopted.

législature par le Sous-comité des communications, puis présentent des recommandations au comité.

L'honorable sénateur Finestone, c.p. propose — Que la présidente soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, d'employés de bureau et d'autres personnes au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, la teneur de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont déférés.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Setlakwe propose — Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services des experts-conseils dont il peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidente, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses et de résumés.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Fitzpatrick propose — Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager des fonds soit conférée à la présidente, au vice-président et au greffier du comité; et

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée à la présidente, au vice-président et au greffier du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Callbeck propose — Que le comité autorise la présidente à désigner, au besoin, les membres du comité et le personnel voulu qui se déplaceront au nom du comité; et que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à:

- 1) déterminer si un membre du comité remplit un «engagement public» aux fins de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les Journaux du Sénat du mercredi 3 juin 1998; et
- 2) considérer qu'un membre du comité remplit un «engagement public» si ce membre: a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant aux travaux du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Angus propose — Que, conformément aux lignes directrices du Sénat concernant les frais de déplacement des témoins, le comité rembourse des dépenses raisonnables de voyage et de subsistance à un témoin d'un organisme après qu'une demande de remboursement a été présentée, mais que la présidente soit autorisée à permettre le remboursement de dépenses pour un deuxième témoin du même organisme en cas de circonstances exceptionnelles.

La question, mise aux voix, est adoptée.

It was agreed — That, the following budget application be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, subject to the granting by the Senate of authority to engage the service of personnel:

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$ 9,400
Transportation and Communications	\$ 300
Other Expenditures	<u>\$ 300</u>
Total	\$ 10,000

The Honourable Senator Finestone, P.C. moved — That the Chair be authorized to submit an emergency funds application pursuant to guideline 3:03 for the amount of \$10,000 for its legislative activities.

The question being put on the motion, it was adopted.

It was agreed — That, the Chair be authorized to seek authority from the Senate to permit coverage by electronic media of the committee's public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

The Chair informs the committee members of the time slot for the regular meetings.

At 5:55 p.m., it was agreed — That the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, March 1, 2001

(2)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 a.m., in Room 160-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Fitzpatrick, Forrestall, Milne, Rompkey, P.C., Setlakwe and Spivak (10).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the Committee proceeded to study Bill S-5. (See Issue No. 1, Wednesday, February 21 and Thursday, March 1, 2001, for full text of the Order of Reference).

WITNESSES:

From Transport Canada:

Brenda Baird, Director General, Surface Programs and Divestiture;

Il est convenu — Que la demande de budget suivante soit soumise à l'approbation du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, sous réserve de l'octroi par le Sénat du pouvoir de retenir les services du personnel.

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et spéciaux	9 400 \$
Transports et Communications	300 \$
Autres dépenses	<u>300 \$</u>
Total	10 000 \$

L'honorable sénateur Finestone, c.p. propose — Que la présidente soit autorisée à présenter une demande de fonds d'urgence, conformément à la ligne directrice 3:03, pour un montant de 10 000 \$ pour les activités législatives du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu — Que la présidente soit autorisée à demander au Sénat la permission pour le comité de diffuser ses délibérations publiques par les médias d'information électronique de manière à déranger le moins possible ses travaux; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

La présidente informe les membres du comité de l'horaire de ses réunions régulières.

À 17 h 55, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 1^{er} mars 2001

(2)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures dans la salle 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Fitzpatrick, Forrestall, Milne, Rompkey, c.p., Setlakwe et Spivak (10).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité poursuit l'examen du projet de loi S-5. (Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n^o 1 du mercredi 21 février 2001 et du jeudi 1^{er} mars 2001).

TÉMOINS:

De Transports Canada:

Brenda Baird, directrice générale, Programmes de surface et cessions;

Brian E. Hicks, Senior Analyst, Surface Divestiture;

Robert Green, Departmental General Counsel, Legal Services.

From Blue Water Bridge Authority:

Dan M. Elash, General Manager;

Duncan McCallum, Vice-President and Director of RBC Dominion Securities;

Ted Gibson, Consultant.

The witnesses from Transport Canada made a presentation and answered questions.

The witnesses from Blue Water Bridge Authority made a presentation and answered questions.

Robert Green and Brenda Baird were asked back as witnesses to answer questions.

It was agreed — That the committee move to clause-by-clause consideration of Bill S-5.

It was agreed — That the title stand postponed.

It was agreed — That clause 1 carry.

It was agreed — That clause 2 carry.

It was agreed — That clause 3 carry.

It was agreed — That the Title carry.

It was agreed — That the Bill carry.

It was agreed — That the Chair report the bill, as adopted, to the Senate today.

The following witnesses submitted a brief: Transport Canada and Blue Water Bridge Authority.

At 11:20 a.m., it was agreed — That the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Brian E. Hicks, analyst principal, Cessions des installations de surface;

Robert Green, avocat général du ministère, Services juridiques.

De l'Administration du pont Blue Water:

Dan M. Elash, directeur général;

Duncan McCallum, vice-président et directeur de RBC Dominion Securities;

Ted Gibson, consultant.

Les témoins de Transports Canada font une présentation et répondent aux questions.

Les témoins de l'Administration du pont Blue Water font une présentation et répondent aux questions.

Robert Green et Brenda Baird sont rappelés pour répondre à des questions.

Il est convenu — Que le comité passe à l'examen article par article du projet de loi S-5.

Il est convenu — Que l'adoption du titre est reportée.

Il est convenu — Que l'article 1 est adopté.

Il est convenu — Que l'article 2 est adopté.

Il est convenu — Que l'article 3 est adopté.

Il est convenu — Que le titre est adopté.

Il est convenu — Que le projet de loi est adopté.

Il est convenu — Que la présidente déposera le projet de loi, tel qu'adopté, au Sénat aujourd'hui.

Les témoins suivants ont déposé un mémoire: Transports Canada et l'Administration du pont Blue Water.

À 11 h 20, il est convenu — Que le comité lève la séance jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, February 22, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

FIRST REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports, pursuant to Rule 104 of the Rules, that the expenses incurred by the Committee during the Second Session of the Thirty-sixth Parliament are as follows:

1. With respect to its examination of legislation:

Professional Services	\$ 9,131.84
Transportation	—
Other, Miscellaneous	—
Witness expenses	<u>\$ 6,470.90</u>
Total	\$ 15,602.74

2. With respect to its special study on the order in council authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement:

Professional Services	\$ 17,300.20
Transportation	—
Other, Miscellaneous	—
Witness expenses	—
Total	\$ 17,300.20

3. With respect to its special study on the policy issues for the 21st century in communications technology, its consequence, competition and the outcome for consumers:

Professional Services	\$ 49,039.25
Transportation	1,876.76
Other, Miscellaneous	—
Witness expenses	<u>\$ 3,311.95</u>
Total	\$ 54,227.96

4. With respect to its special study on the state of transportation safety and security in Canada and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures with a view to ensuring that transportation safety and security in Canada are of such high quality as to meet the needs of Canada and Canadians in the twenty-first century:

Professional Services	—
Transportation	—
Other, Miscellaneous	—
Witness expenses	—
Total	—

During the session under consideration, your Committee considered seven (7) Orders of Reference, held twenty-eight (28) meetings and heard more than fifty-seven (57) hours from one hundred thirteenth (113) witnesses and submitted seven (7) reports in relation to its work.

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 22 février 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été déférées, dépose, conformément à l'article 104 du Règlement, le relevé suivant des dépenses encourues à cette fin par le Comité au cours de la deuxième session de la trente-sixième législature:

1. Relatif à son étude des mesures législatives:

Services professionnels	9 131,84 \$
Transport et	—
Autres dépenses	—
Dépenses des témoins	<u>6 470,90 \$</u>
Total	15 602,74 \$

2. Relatif à son étude spéciale sur le décret autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle:

Services professionnels	17 300,20 \$
Transport et communications	—
Autres dépenses	—
Dépenses des témoins	—
Total	17 300,20 \$

3. Relatif à son étude spéciale sur les politiques pour le XXI^e siècle concernant les technologies des communications, ses conséquences, la concurrence et l'impact pour les consommateurs:

Services professionnels	49 039,25 \$
Transport et communications	1 876,76 \$
Autres dépenses	—
Dépenses des témoins	<u>3 311,95 \$</u>
Total	54 227,96 \$

4. Relatif à son étude spéciale sur l'état de la sécurité des transports au Canada et la question de la sécurité des transports au Canada et pour mener une étude comparative des mécanismes techniques, juridiques et réglementaires, dans le but de vérifier que la sécurité des transports au Canada est d'une qualité telle qu'elle répondra aux besoins du Canada et des Canadiens au prochain siècle:

Services professionnels	—
Transport et communications	—
Autres dépenses	—
Dépenses des témoins	—
Total	—

Durant la session sous considération, le Comité a étudié sept (7) ordres de renvoi, tenu vingt-huit (28) réunions, a entendu plus de cinquante-sept (57) heures de témoignages de cent treize (113) témoins et soumis sept (7) rapports relatifs aux travaux qu'il a menés.

Your Committee examined three bills, made two (2) amendments and observations to two (2) of these Bills:

Bill S-17, *An Act respecting Marine Liability, and to validate certain by-laws and regulations.*

Bill C-26, *An Act to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another Act in consequence.*

The Subcommittee on Communications held ten (10) meetings and heard more than nineteen (19) hours of testimony given by thirty-four (34) witnesses in relation to the special study on the policy issues for the 21st century in communications technology, its consequence, competition and the outcome for consumers.

The Subcommittee on Transport Safety and Security held five (5) meetings and heard four (4) hours of testimony given by one (1) witness in relation to examine the state of transportation safety and security in Canada and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures with a view to ensuring that transportation safety and security in Canada are of such high quality as to meet the needs of Canada and Canadians in the twenty-first century. The Committee tabled a report to the Senate on June 28, 2000 entitled: "Report on Air Safety and Security".

Respectfully submitted,

Thursday, March 1st, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SECOND REPORT

Your Committee, to which was referred Bill S-5, An Act to amend the Blue Water Bridge Authority Act, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, February 7, 2001, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

Le Comité a étudié trois projets de loi et a fait deux (2) amendements et observations à deux (2) de ces projets de lois:

Projet de loi S-17, *Loi concernant la responsabilité en matière Maritime et la validité de certains règlements.*

Projet de loi C-26, *Loi modifiant la Loi sur les Transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence.*

Le sous-comité des communications a tenu dix (10) réunions et a entendu plus de dix-neuf (19) heures de témoignages de trente-quatre (34) témoins dans le cadre de son étude spéciale sur les politiques pour le XXI^e siècle concernant les technologies des communications, ses conséquences, la concurrence et l'impact pour les consommateurs.

Le sous-comité de la sécurité des transports a tenu cinq (5) réunions et entendu quatre (4) heures de témoignages d'un (1) témoin dans le cadre de son étude spéciale sur l'état de la sécurité des transports au Canada et la question de la sécurité des transports au Canada et pour mener une étude comparative des mécanismes techniques, juridiques et réglementaires, dans le but de vérifier que la sécurité des transports au Canada est d'une qualité telle qu'elle répondra aux besoins du Canada et des Canadiens au prochain siècle. Le Comité a déposé un rapport au Sénat le 28 juin 2000 s'intitulant: «Rapport sur la sécurité aérienne».

Respectueusement soumis,

Le jeudi 1^{er} mars 2001

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du Pont Blue Water, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 7 février 2001, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, February 21, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m. for an organization meeting.

[Translation]

Mr. Michel Patrice (Clerk of the Committee): Honourable senators, I see we have a quorum. As Clerk of the Committee, it is my duty to oversee the election of the Chair.

[English]

I am ready to receive a motion to that effect.

Senator Fitzpatrick: I am pleased to nominate Senator Bacon as chairperson of the committee.

Mr. Patrice: If there are no other nominations, it is moved by the Honourable Senator Fitzpatrick that the Honourable Senator Bacon take the chair of this committee. Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Lise Bacon (Chairman) in the Chair.

The Chairman: I wish to thank Senator Fitzpatrick and all the members of the committee. In the past, we have done a great job in this committee.

[Translation]

I think we can continue to do the same thing.

[English]

We need a motion for the election of deputy chair of the committee.

[Translation]

Senator Angus: I move that the Honourable Senator Forrestall be elected Deputy Chair of the committee.

[English]

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The next motion has to do with the Subcommittee on Agenda and Procedure.

Senator Adams: I nominate Senator Callbeck.

The Chairman: It is moved by Senator Adams that the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chair, the deputy chair and Senator Callbeck, and that the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses and to schedule hearings.

Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Congratulations, Senator Callbeck.

I need a motion to print the committee's proceedings.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le 21 février 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 30 pour sa séance d'organisation.

[Français]

M. Michel Patrice, greffier du comité: Honorables sénateurs, je constate que nous avons le quorum. En tant que greffier du comité, il est de mon devoir de présider à l'élection de la présidence.

[Traduction]

Je suis prêt à recevoir une motion à cet effet.

Le sénateur Fitzpatrick: J'ai le plaisir de proposer la candidature du sénateur Bacon à la présidence du comité.

M. Patrice: S'il n'y a pas d'autres candidatures, l'honorable sénateur Fitzpatrick propose que l'honorable sénateur Bacon assume la présidence de ce comité. Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Lise Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

La présidente: Je tiens à remercier le sénateur Fitzpatrick et tous les membres du comité. Dans le passé, nous avons fait un excellent travail à ce comité.

[Français]

Je pense que nous pouvons continuer à faire la même chose.

[Traduction]

Il nous faut une motion pour l'élection d'un vice-président ou d'une vice-présidente du comité.

[Français]

Le sénateur Angus: Je propose que l'honorable sénateur Forrestall soit vice-président du comité.

[Traduction]

La présidente: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion suivante concerne le Sous-comité du programme et de la procédure.

Le sénateur Adams: Je propose la candidature du sénateur Callbeck.

La présidente: Le sénateur Adams propose que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose de la présidente, du vice-président et du sénateur Callbeck, et que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité au sujet de son programme, ainsi qu'à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

La présidente: Mes félicitations, sénateur.

Il me faut maintenant une motion pour l'impression des délibérations du comité.

Senator Forrestall: How many did we print last year?

Mr. Patrice: We started last year with 225 copies, which was sufficient for the demand. With the new real-time system in place, we can print additional copies, regardless of the number, on short notice.

Senator Forrestall: For how long are those proceedings kept?

Mr. Patrice: The files are archived.

The Chairman: Senator Forrestall has moved that the committee print its proceedings and that the chair be authorized to set the number to meet demand.

Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I need an authorization to hold meetings and to print evidence when a quorum is not present.

Senator Callbeck: I so move.

The Chairman: Senator Callbeck moves:

That, pursuant to Rule 89, the Chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided that a member of the Committee from both the government and the opposition be present.

Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The next item has to do with the financial report. I need a motion pursuant to rule 104 that the Chair be authorized to report expenses incurred by the committee during the last session.

Senator Fitzpatrick: I so move, Madam Chairman.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Last year, we spent \$15,602.74 for legislation. With respect to the special study on the order in council authorizing certain major air carriers to negotiate and enter into any conditional agreement, we spent \$17,300.20. With respect to a special study on the policy issues for the 21st century in communications and technology, we spent \$54,227.96. That was money spent by the Subcommittee on Communications.

I heard that their report is ready. May I ask, with the approval of the committee, that Senator Spivak and Senator Finestone review the report and table it here.

Senator Spivak: I reviewed what was sent out to me and corrected it, but I do not know where it is.

The Chairman: Maybe you could review the full report together.

Le sénateur Forrestall: Combien d'exemplaires imprimions-nous l'année dernière?

M. Patrice: Nous avons commencé l'année dernière avec 225 exemplaires, ce qui suffisait à la demande. Avec le nouveau système en temps réel qui est en vigueur, nous pouvons imprimer des exemplaires supplémentaires, quel qu'en soit le nombre, avec un court préavis.

Le sénateur Forrestall: Combien de temps les délibérations sont-elles conservées?

M. Patrice: Les fichiers sont archivés.

La présidente: Il est proposé par le sénateur Forrestall que le comité fasse imprimer ses délibérations et que la présidente soit autorisée à ajuster cette quantité en fonction des besoins.

Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

La présidente: Il me faut une autorisation pour tenir des réunions et demander l'impression des témoignages en l'absence de quorum. (the remaining text is below)

Le sénateur Callbeck: J'en fais la proposition.

La présidente: Le sénateur Callbeck propose:

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidente soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion suivante concerne le rapport financier. Il me faut une motion pour que, conformément à l'article 104 du Règlement, la présidence soit autorisée à faire rapport des dépenses faites au cours de la dernière session.

Le sénateur Fitzpatrick: Je propose d'adopter cette motion, madame la présidente.

La présidente: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

La présidente: L'année dernière, nous avons dépensé 15 602,74 \$ sur la législation. Pour l'étude spéciale sur le décret en conseil autorisant certains grands transporteurs aériens à négocier et à conclure des ententes conditionnelles, nous avons dépensé 17 300,20 \$. Pour une étude spéciale sur les questions de politique, pour le XXI^e siècle, relativement aux communications et à la technologie, nous avons dépensé 54 227,96 \$. C'est ce qu'a dépensé le Sous-comité des communications.

J'ai entendu dire que le rapport est prêt. Puis-je demander, avec l'approbation du comité, que les sénateurs Spivak et Finestone examinent le rapport et nous en fassent un compte rendu?

Le sénateur Spivak: J'ai examiné ce qui m'a été envoyé et je l'ai corrigé, mais je ne sais pas où c'en est.

La présidente: Peut-être pourriez-vous revoir ensemble tout le rapport.

Senator Finestone: I have worked on it and have sent in amendments, but I did not see the final draft.

Senator Spivak: No, I did not see a final draft.

The Chairman: That is why I am asking both of you to review the final draft and make a report here to the committee. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The other subcommittee, Transportation Safety, did not have any expenses last year.

For research staff, I need a motion that the chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel.

Senator Finestone: I so move.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: There is another motion on subcommittee on agenda.

Senator Forrestall: Excuse me, Madam Chair. Could I perhaps ask a technical question of the clerk? With respect to professional help, is that an authority that will extend to a request from a subcommittee of this whole committee for funds to engage consultants?

The Chairman: No, that would be the full committee, I understand.

Senator Forrestall: I am sorry, this authority we are giving here now is just for the full committee.

The Chairman: Yes.

Senator Forrestall: The subcommittee of this committee prepares a budget and comes in front of you. Part of that budget is \$6,000 for consultant fees and travel expenses. That is dealt with separately?

Mr. Patrice: That would be separate because it would be a special study and it would have to be granted by the Senate when the budget is submitted to the Senate. It is a separate one.

Senator Spivak: When you grant this authority, does that mean that the committee has to approve what you do, or is it an unlimited mandate?

The Chairman: It is an authorization.

Senator Spivak: What does that mean? That is what I am asking.

Mr. Patrice: You are talking about the motion?

Senator Spivak: I am talking about the motion for research staff.

Mr. Patrice: The research staff for this one is just the authority for the chair to receive the permission from the Senate.

Senator Spivak: It has nothing to do with the committee?

Le sénateur Finestone: J'y ai travaillé et j'ai demandé des modifications, mais je n'ai pas vu la version finale.

Le sénateur Spivak: Non, moi non plus je ne l'ai pas vue.

La présidente: C'est pourquoi je vous demande à toutes deux de revoir la version définitive et de présenter un compte rendu au comité. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

La présidente: L'autre sous-comité, sur la sécurité des transports, n'a pas eu de dépenses l'année dernière.

Au sujet du personnel de recherche, il me faut une motion pour que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, personnel technique, employés de bureau et autres personnes nécessaires.

Le sénateur Finestone: J'en fais la proposition.

La présidente: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

La présidente: Il y a une autre motion au sujet du sous-comité du programme?

Le sénateur Forrestall: Excusez-moi, madame la présidente. Est-ce que je pourrais poser une question d'ordre technique au greffier? Au sujet de l'aide de professionnels, est-ce que cette autorisation peut s'appliquer si un sous-comité du comité au complet demande des fonds pour retenir les services d'experts-conseils?

La présidente: Non, à ce que je comprends, c'est pour le comité au complet.

Le sénateur Forrestall: Excusez-moi. Ce pouvoir que nous donnons ici, maintenant, n'est que pour le comité au complet.

La présidente: Oui.

Le sénateur Forrestall: Le sous-comité de ce comité prépare un budget et vous le présente. Ce budget prévoit notamment 6 000 \$ pour les honoraires d'experts-conseils et les frais de déplacement. Nous devons régler cela à part?

M. Patrice: Ce serait à part parce que ce serait une étude spéciale et que les fonds devraient être octroyés par le Sénat lorsque le budget est présenté au Sénat. C'est un budget à part.

Le sénateur Spivak: Lorsque vous donnez ce pouvoir, est-ce que cela signifie que le comité doit approuver ce que vous faites, ou est-ce un mandat illimité?

La présidente: C'est une autorisation.

Le sénateur Spivak: Qu'est-ce que cela veut dire? C'est ce que j'aimerais savoir.

M. Patrice: Vous parlez de la motion?

Le sénateur Spivak: Je parle de la motion sur le personnel de recherche.

M. Patrice: Dans cette motion sur le personnel de recherche, il s'agit seulement d'habiliter la présidence à recevoir l'autorisation du Sénat.

Le sénateur Spivak: Cela n'a rien à voir avec le comité?

Mr. Patrice: Ultimately, it comes to the committee when you come to the next motion.

Senator Spivak: I was wondering whether or not that is something that needs to be vetted by the committee. Getting this authority, we do not need to vet it any more?

Mr. Patrice: After that, if you want to hire staff, the steering committee must be involved.

Senator Spivak: Okay.

The Chairman: I need another motion:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the Committee; and

That the Chair, on behalf of the Committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

Senator Setlakwe: I so move.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I need another motion:

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred on the Chair, the Deputy Chair and the Clerk of the Committee; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the Committee be conferred on the Chair, the Deputy Chair, and the Clerk of the Committee.

Senator Fitzpatrick: I so move.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I need another motion:

That the Committee empower the Chair to designate, as required, one or more of the members of the Committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the Committee, and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

1) determine whether any member of the Committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the Journals of the Senate on Wednesday, June 3, 1998; and

2) consider any member of the committee to be on "official business" if that member is: (a) attending a function, event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee.

Senator Callbeck: I so move.

The Chairman: Is it agreed?

M. Patrice: Au bout du compte, cela revient au comité, avec la motion suivante.

Le sénateur Spivak: Je me demandais s'il fallait ou non que ça passe par le comité. Avec ce pouvoir, nous n'avons plus rien à y dire?

M. Patrice: Après cela, si vous voulez engager du personnel, le comité de direction doit participer à la démarche.

Le sénateur Spivak: D'accord.

La présidente: Il me faut une autre motion:

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services d'experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidente, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapports.

Le sénateur Setlakwe: J'en fait la proposition.

La présidente: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

La présidente: La motion suivante est celle-ci:

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit conférée à la présidente, au vice-président et au greffier du comité; et

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement à la présidente, au vice-président et au greffier du comité.

Le sénateur Fitzpatrick: Je propose d'adopter la motion.

La présidente: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

La présidente: Il me faut une autre motion:

Que le comité autorise la présidente à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité, et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à:

1) déterminer si un membre du comité remplit un «engagement public» aux fins de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les Journaux du Sénat du mercredi 3 juin 1998; et

2) considérer qu'un membre du comité remplit un «engagement public» si ce membre: a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou (b), fait un exposé ayant trait aux travaux du comité.

Le sénateur Callbeck: Je propose d'adopter la motion.

La présidente: Êtes-vous d'accord?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I need a motion for travelling and living expenses of witnesses:

That, pursuant to the Senate guidelines for witnesses expenses, the Committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for no more than two witnesses from any one organization and payment will take place upon application, but that the Chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

Senator Angus: I so move.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Forrestall: It allows for no more than two witnesses?

The Chairman: No more than two, and usually it is one.

Senator Forrestall: Do we have in here an authority for you to group witnesses together so that we do not have fifteen times two, which is 30? We spent the last year on Air Canada. It is fine to have up to two, but if there are 10 people all saying the same thing, that is 20. Do we have authority, or is it implicit?

The Chairman: It is two witnesses from any one organization.

Senator Forrestall: You are confident that you have the power to say no. I am serious about this matter because the situation can get out of hand. On one hand, one does not want to limit the point of view being expressed; on the other, some control has to be maintained with respect to the number of witnesses.

Senator Finestone: Further to what Senator Forrestall said, if you recall the Air Canada hearings, we put together groups from across the country. When it was independent airlines, they came in. We certainly did do groupings at that time. I presume that is de rigueur and one can do it.

Senator Forrestall: I remember the list and it was lengthy.

Senator Finestone: I have a question, Madam Chair; it goes back to something Senator Spivak asked. You asked the senator and myself to look at this report and bring it in to you. That report is in whose hands? I believe Senator Poulin was the chairperson.

The Chairman: She was the former chairperson of the subcommittee.

Senator Finestone: So we can ask her in a formal way?

The Chairman: Yes. We will tell her who she can contact.

Senator Finestone: You will be making that contact so that the senator and I can get that report?

Des voix: D'accord.

La présidente: Il me faut une motion sur les frais de déplacement et de subsistance des témoins:

Que, conformément aux lignes directrices du Sénat concernant les frais de déplacement des témoins, le comité rembourse des dépenses raisonnables de voyage et de subsistance à un témoin d'un organisme après qu'une demande de remboursement a été présentée, mais que la présidente soit autorisée à permettre le remboursement de dépenses pour un deuxième témoin du même organisme s'il y a des circonstances exceptionnelles.

Le sénateur Angus: Je propose d'adopter la motion.

La présidente: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est que pour deux témoins?

La présidente: Pas plus de deux, et généralement c'est un seul.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que cette motion vous donne le pouvoir de regrouper des témoins de manière à ce que ça ne revienne pas à quinze fois deux, soit 30? Nous avons passé toute l'année dernière sur Air Canada. C'est bien beau d'en avoir deux au maximum, mais s'il y a dix personnes qui disent toutes la même chose, ça en fait 20. Avons-nous ce pouvoir, ou est-ce implicite?

La présidente: C'est deux témoins de n'importe quel organisme.

Le sénateur Forrestall: Vous êtes sûr d'avoir le pouvoir de dire non? J'insiste là-dessus parce que la situation peut échapper à notre contrôle. D'un côté, on ne veut pas limiter l'expression des points de vue; de l'autre, il faut avoir un certain contrôle sur le nombre de témoins.

Le sénateur Finestone: Au sujet de ce que dit le sénateur Forrestall, si vous vous rappelez les audiences d'Air Canada, nous avons réuni des groupes dont les membres venaient de tout le pays. Quand nous recevions le témoignage des compagnies indépendantes, ils sont venus. Nous avons de toute évidence fait des regroupements à ce moment-là. Je suppose que c'est de rigueur et que c'est possible.

Le sénateur Forrestall: Je me rappelle cette liste, et elle était longue.

Le sénateur Finestone: J'ai une question à poser, madame la présidente: je reviens sur quelque chose qu'a dit le sénateur Spivak: vous nous avez demandé, au sénateur et à moi-même, d'examiner ce rapport et de vous en faire un compte rendu. Qui a ce rapport? Je crois que le sénateur Poulin était présidente.

La présidente: Elle est l'ancienne présidente du sous-comité.

Le sénateur Finestone: Nous pourrions donc le lui demander de façon formelle?

La présidente: Oui. Nous lui dirons avec qui elle peut communiquer.

Le sénateur Finestone: Vous vous en chargerez, pour que le sénateur et moi puissions recevoir ce rapport?

The Chairman: I will let you know. The only way to do it is to ask her, and mention to her that both of you would review the draft report.

Senator Finestone: Thank you very much.

The Chairman: I need a motion

That the following budget application be approved for submission to the Standing Committee On Internal Economy, Budgets and Administration, subject to the granting by the Senate of authority to engage the service of personnel.

The budget we have now, which we want to submit to Internal Economy, is \$10,000 to start with. That is what we usually do. All committees do that. Martin Brennan will still be hired as a professional to the committee because we have a few bills before us.

Senator Angus: Does that come out of that \$9,000 or is it in addition to it?

The Chairman: It is out of that \$9,000.

Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We will have to go to Internal Economy to ask for that sum to start with.

Senator Spivak: I wish to return to the report. We will have a look at it. Who will do the redrafting?

The Chairman: I want you both to review it.

Senator Spivak: We will review it. Who will redraft it?

The Chairman: The committee will decide, based on the recommendations.

Senator Spivak: It would be nice to get it done and published.

Senator Finestone: At the time of starting this committee report, it was to be the second stage of a three-stage report. Does this mean that we will wait and see what the content of this second stage is before we embark, if we embark, on a third one?

The Chairman: Yes.

I need another motion to submit an emergency fund, which is an application pursuant to Guideline 3:03 for the amount of \$10,000 for legislative activities.

Senator Angus: I so move.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Honourable senators, is it agreed that I seek authorization from the Senate to permit electronic media coverage of public meetings?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The time slot for our regular meetings is Tuesdays at 9 a.m. and Wednesdays at 5:30. I wrote a letter to our leader asking to change Wednesday's meeting. However, I do not think we have been very successful. I mentioned that we had done

La présidente: Je vous tiendrai au courant. La seule manière d'y arriver est de le lui demander, et de lui mentionner que vous examinerez ensemble l'ébauche du rapport.

Le sénateur Finestone: Je vous remercie.

La présidente: Il me faut une motion.

Que la demande de budget suivante soit approuvée aux fins de présentation au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, sous réserve de l'octroi par le Sénat de l'autorité de retenir les services du personnel.

Le budget que nous avons maintenant, que nous voulons soumettre au comité de la régie interne, est de 10 000 \$ pour commencer. C'est ce que nous faisons d'habitude. Tous les comités procèdent ainsi. Les services professionnels de Martin Brennan seront retenus pour le comité, parce que nous avons plusieurs projets de loi à examiner.

Le sénateur Angus: Est-ce que c'est sur ces 9 000 \$, ou si c'est en plus?

La présidente: C'est sur les 9 000 \$.

Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

La présidente: Nous allons devoir demander cette somme pour commencer au comité de la régie interne.

Le sénateur Spivak: J'aimerais revenir au rapport. Nous allons l'examiner, mais qui en rédigera la nouvelle version?

La présidente: Je veux que vous le révisiez toutes les deux.

Le sénateur Spivak: Nous allons le réviser. Qui rédigera la nouvelle ébauche?

La présidente: Le comité en décidera, d'après les recommandations qui seront faites.

Le sénateur Spivak: Ce serait bien d'en finir et de le publier.

Le sénateur Finestone: Au moment où nous avons commencé ce rapport du comité, il devait constituer le deuxième volet d'un rapport en trois parties. Est-ce que cela signifie que nous devons attendre de voir le contenu de ce deuxième volet avant de nous embarquer, si nous le faisons, sur le troisième volet?

La présidente: Oui.

Il me faut une autre motion pour demander un fonds d'urgence, en vertu de la directive 3:03, d'un montant de 10 000 \$ pour les activités législatives.

Le sénateur Angus: Je propose cette motion.

La présidente: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

La présidente: Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord pour que je demande au Sénat la permission de diffuser nos délibérations publiques par les médias d'information électronique?

Des voix: D'accord.

La présidente: Nos réunions régulières auront lieu le mardi à 9 heures et le mercredi à 17 h 30. J'ai écrit une lettre à notre leader pour lui demander de changer l'heure de la réunion du mercredi. On ne dirait pas que nous ayons eu beaucoup de succès.

our best last year and now it is up to someone else to do it this year. I think we worked hard enough last year on Wednesdays. However, I do not have a formal answer on that question.

Senator Angus: These two times do not work for me at all.

The Chairman: I will try again. I have written a letter to our leader.

Senator Forrestall: Can we meet at 9:30?

The Chairman: Yes, let us change it to 9:30 on Tuesday. With regard to Wednesday, I will get back to the leader.

The Chairman: Any there any other matters you want to discuss, senators?

Senator Spivak: There is one thing. I sent the clerk all the material concerning CRASH. The only thing about it that I would like to raise has to do with the trucking hours, which I think is a very important issue for the public. It is time-sensitive. Could we at some point look at that? Decisions are imminent, as I understand it.

The Chairman: The clerk will distribute copies to members of the committee.

Senator Spivak: I am asking that it be placed on the agenda earlier than later.

Senator Forrestall: That is a good idea. The senator is quite right. The most expedient way to handle it would be for us to establish the other subcommittee as quickly as possible and refer that information to the subcommittee. We should let the subcommittee start its work with that. I say this all against the background of there being three bills that we will have to deal with.

Senator Spivak: It is an imminent decision that will increase the hours. It is very bad for truckers and for the public. The only people it is good for is the trucking association.

Senator Forrestall: Would you agree with that?

Senator Spivak: Yes.

The committee adjourned.

J'ai mentionné que nous avions fait de notre mieux l'année dernière et que c'est le tour de quelqu'un d'autre cette année. Je pense que nous avons travaillé assez fort l'année dernière les mercredis. Cependant, je n'ai pas reçu de réponse formelle à cette question.

Le sénateur Angus: Ces deux créneaux ne me conviennent pas du tout.

La présidente: J'essaierai encore. J'ai écrit une lettre à notre leader.

Le sénateur Forrestall: Pourrions-nous nous réunir à 9 h 30?

La présidente: Oui, changeons cela à 9 h 30 le mardi. En ce qui concerne le mercredi, j'en parlerai encore au leader.

La présidente: Y a-t-il d'autres questions dont vous aimeriez discuter, chers sénateurs?

Le sénateur Spivak: Il y bien une chose. J'ai envoyé au greffier tous les documents sur le CRASH. La seule chose, à ce sujet, dont j'aimerais parler, concerne les heures de transport par camion, et je pense que c'est une question très importante pour le public. Nous avons peu de temps. Pourrions-nous en discuter à un moment donné? Des décisions sont imminentes, à ce que j'ai compris.

La présidente: Le greffier distribuera des copies du document aux membres du comité.

Le sénateur Spivak: Je demande que ce soit mis à l'ordre du jour le plus tôt possible.

Le sénateur Forrestall: C'est une bonne idée. Le sénateur a tout à fait raison. La façon la plus expéditive de régler ça serait que nous mettions sur pied l'autre sous-comité aussitôt que possible et que nous lui transmettions l'information. Nous devrions laisser le sous-comité commencer ses travaux là-dessus. Je dis cela parce qu'il y a trois projets de loi dont nous devons traiter.

Le sénateur Spivak: C'est une décision imminente qui vise à augmenter les heures. C'est très mauvais pour les camionneurs, et pour le public. Les seuls qui en profiteront sont les associations de transport par camion.

Le sénateur Forrestall: Seriez-vous d'accord?

Le sénateur Spivak: Oui.

La séance est levée.

OTTAWA, Thursday, March 1, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-5, to amend the Blue Water Bridge Authority Act, met this day at 10:00 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

OTTAWA, le jeudi 1^{er} mars 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont Blue Water, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[English]

The Chairman: Today the committee is dealing with Bill S-5, to amend the Blue Water Bridge Authority Act. We will hear first from the officials from Transport Canada: Ms Brenda Baird, Director General, Surface Programs and Divestiture; Mr. Brian Hicks, Senior Analyst, Surface Divestiture; and Mr. Robert Green, Departmental General Counsel, Legal Services. Welcome, Madam Baird, Mr. Hicks, Mr. Green.

Madam Baird, the floor is yours.

Ms Brenda Baird, Director General, Surface Programs and Divestiture, Transport Canada: By way of background, the Blue Water Bridge connects Point Edward, which is near Sarnia, Ontario, and Port Huron in Michigan. It is the fourth busiest Canada-U.S. border crossing, accommodating some 1.6 million trucks and approximately 4.4 million cars annually. It is a much-used Canadian border crossing between ourselves and our U.S. neighbours.

The Blue Water Bridge Authority has made capital improvements to compensate for the wear and tear created by traffic volume. In 1997, the second span of the bridge was opened at a cost of about U.S. \$80 million. At that time the original span was redecked for an additional U.S. \$43 million.

On the Canadian side, there were plans to redesign the plaza for safety and efficiency reasons, and build a pre-processing centre, with a total expected cost of up to Can. \$50 million.

On the governance aspect of the bridge, the key fact is that the Canadian half of the bridge is owned, operated and maintained by the Blue Water Bridge Authority, or BWBA. Although this entity was created in 1964 by a special act of Parliament, it is a public body, independent of the Crown. It operates at arm's length. My group in Transport Canada acts as a secretariat for the Blue Water Bridge Authority.

The U.S. half of the bridge is owned, operated and maintained by the Michigan Department of Transportation, so it is directly part of a U.S. government department.

The proposed amendments that we are looking at this morning concern the legislation passed in 1964. At that time, a provision restricted the authority's borrowing with regard to the interest rate. In the proposed legislation before us, this restriction is replaced with a maximum borrowing cap of \$125 million. This borrowing cap is more in line with the manner in which other international bridge authorities conduct their business.

It is also stipulated that all borrowing transactions are subject to approval by the Minister of Finance, which is another method by which the government ascertains that everything is fine on the part of the authority from a financial perspective. As well, it reinforces the fact that the federal government is not liable for any borrowing by the authority. As previously mentioned, the Blue Water Bridge Authority operates at arm's length from the Crown and, therefore, it has no call on federal government resources.

[Traduction]

La présidente: Le comité traite aujourd'hui du projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont Blue Water. Nous entendrons pour commencer les représentants de Transports Canada: Mme Brenda Baird, directrice générale, Programmes de surface et cessions; M. Bryan Hicks, analyste principal, Cession des installations de surface; et M. Robert Green, avocat général du ministère, Services juridiques. Je vous souhaite à tous la bienvenue.

Madame Baird, la parole est à vous.

Mme Brenda Baird, directrice générale, Programmes de surface et cessions, Transports Canada: À titre de renseignement, le pont Blue Water relie Point Edward, près de Sarnia, en Ontario et Port Huron au Michigan. Il se classe au quatrième rang des postes frontaliers Canada/États-Unis les plus achalandés, avec plus de 1,6 million de camions et 4,4 millions de voitures par année environ.

L'Administration du pont Blue Water a apporté des améliorations importantes pour compenser l'usure causée par le volume de circulation. En 1997, une deuxième travée du pont a été ouverte au trafic au coût de 80 millions de dollars (US\$). À la même époque, le tablier de la travée originale a été refait au coût de 43 millions de dollars (US\$).

De plus, du côté canadien, on planifiait de redessiner l'esplanade pour des raisons de sécurité et d'efficacité et de construire un centre de pré-traitement. On s'attend que le coût total de ces travaux atteigne 50 millions de dollars (CAN\$).

Pour ce qui est de la gestion du pont, il est à souligner que la moitié canadienne du pont est possédée, exploitée et entretenue par l'Administration du pont Blue Water, ou APBW. Bien que cette entité ait été créée en 1964 par une loi spéciale du Parlement, c'est un organisme public qui n'a aucun lien de dépendance envers la Couronne. Mon groupe, à Transports Canada, joue le rôle de secrétariat pour l'Administration du pont Blue Water.

La moitié américaine du pont est possédée, exploitée et entretenue par le Michigan Department of Transportation, si bien qu'elle fait partie directement d'un ministère du gouvernement américain.

Les amendements proposés que nous étudions ce matin concernent la loi adoptée en 1964. À cette époque, une disposition restreignait les emprunts de l'Administration en fonction des taux d'intérêt. Dans le texte de loi proposé, cette restriction est remplacée par un plafond d'emprunt de 125 millions de dollars. Ce plafond est plus conforme à la manière de fonctionner d'autres administrations internationales de pont.

Il est également stipulé que toutes les opérations d'emprunt sont subordonnées à l'agrément du ministre des Finances, ce qui est une autre méthode par laquelle le gouvernement s'assure que tout est conforme du côté de l'Administration d'un point de vue financier. De plus, le projet de loi renforce le fait que le gouvernement fédéral n'est pas responsable des emprunts faits par l'Administration. Comme je l'ai déjà mentionné, l'Administration du pont Blue Water n'a aucun lien de dépendance envers la

Those are the key provisions in the bill before the committee this morning. Mr. Dan Elash can give you more detail as to how authority business is conducted.

Senator Forrestall: I am very supportive of the bill. I understand the necessity of moving forward into the 21st century, if you will.

I will be posing this question to the authorities of the bridge as well. Somewhere down the road, will this have the capacity of restricting the freedom of movement that the bridge authority currently has, and which I am sure it would like to retain? I understand its wanting to get out from under the cap with respect to borrowing, but if that burden is going to be lifted, what new burden might be placed upon it by the cap that is suggested in the legislation?

Could you tell me where the cap figure comes from, and what components are used in arriving at it?

Mr. Brian Hicks, Senior Analyst, Surface Divestiture, Transport Canada: The \$125 million cap was established in consultation with the Blue Water Bridge Authority. In their presentation, they will outline how they arrived at the \$125 million figure.

The Blue Water Bridge Authority currently owes money for the twinning of the bridge that was done a couple of years ago, and a capital construction plan lies ahead of them. When you add the monies owed and the monies needed for construction, the total is somewhere in the order of \$125 million.

Senator Forrestall: Are you suggesting that the \$125 million figure was arrived at after consultation and negotiation?

Mr. Hicks: Yes, sir.

Senator Forrestall: Could you give more detail on the origin of this \$125 million figure?

Mr. Hicks: When we sat down with the Blue Water Bridge Authority, we totalled up how much money was owed and what the construction plan would involve. Those figures totalled approximately \$125 million.

The question then arose as to whether that would be sufficient for the distant future. The feeling was that, since the bridge has now been twinned and the original bridge beside the new one has been upgraded, the \$125 million should see them through not only the short-term but also the long-term.

It was a proposal that came from the authority. We discussed it with the Department of Finance, and we have all agreed that it appears to be a reasonable figure.

Senator Forrestall: I have a fear that we may be dealing with this again in another eight or ten years' time, because of the rate of the increase of traffic across that border point. We may be considering a doubling of the capacity. Has any thought been given to tunneling in the future?

Mr. Hicks: I will let the Blue Water Bridge Authority people address that.

Couronne et, donc, ne fait pas appel aux ressources du gouvernement fédéral.

Ce sont là les principales dispositions du projet de loi que le comité étudie ce matin. M. Dan Elash pourra vous donner plus de détails sur la gestion de l'Administration.

Le sénateur Forrestall: Je suis tout à fait en faveur du projet de loi. Je comprends la nécessité d'entrer dans le XXI^e siècle, si vous voulez.

Je vais également poser cette question aux autorités du pont. À un moment donné dans l'avenir, ce projet de loi aura-t-il pour effet de restreindre la liberté de mouvement dont jouit actuellement l'Administration du pont et qu'elle aimerait conserver, j'en suis certain? Je comprends qu'elle veuille être soustraite au plafond concernant les emprunts, mais si ce fardeau est enlevé, quel nouveau fardeau pourrait être placé sur elle par le plafond proposé dans le texte de loi?

Pourriez-vous me dire d'où vient le chiffre du plafond, et quels éléments sont utilisés pour y arriver?

M. Brian Hicks, analyste principal, Cession des installations de surface, Transports Canada: Le plafond de 125 millions de dollars a été établi en consultation avec l'Administration du pont Blue Water. Dans leur exposé, ils expliqueront comment ils en sont arrivés à ce chiffre.

L'Administration du pont Blue Water doit actuellement de l'argent pour avoir doublé le pont il y a quelques années, et pour le plan de construction majeur qu'elle envisage. Quand on additionne les sommes dues et les sommes nécessaires pour la construction, le total tourne autour de 125 millions de dollars.

Le sénateur Forrestall: Dites-vous qu'on est arrivé à ce chiffre de 125 millions de dollars après des consultations et des négociations?

M. Hicks: Oui, monsieur.

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous nous donner plus de détails sur l'origine de ce chiffre de 125 millions de dollars?

M. Hicks: Quand nous avons rencontré les responsables de l'Administration du pont Blue Water, nous avons fait le total des sommes dues et des coûts de construction envisagés. La somme équivalait approximativement à 125 millions de dollars.

La question s'est ensuite posée de savoir si cela suffirait à long terme. Comme le nouveau pont a maintenant été construit et que le pont original situé à côté du nouveau a été refait, on a estimé que les 125 millions de dollars suffiraient non seulement à court terme mais également à long terme.

C'est une proposition qui est venue de l'Administration. Nous en avons discuté avec le ministère des Finances, et nous avons tous convenu que cela semblait être un chiffre raisonnable.

Le sénateur Forrestall: Je crains que la question ne soit à nouveau soulevée dans huit ou dix ans, compte tenu du taux d'augmentation du trafic à ce poste frontalier. La capacité pourrait peut-être doubler. A-t-on pensé à creuser un tunnel à l'avenir?

M. Hicks: Je vais laisser les gens de l'Administration du pont Blue Water répondre à cela.

The picture at the front of our deck shows the two bridges side by side. It is the engineer's point of view that those two, side-by-side, bridges have the capacity to handle traffic well into the future. As to how long that will be the case, I am not sure. Perhaps Mr. Elash can be of some assistance in that regard. However, it is our feeling that the capacity is there well into the future.

Senator Forrestall: Are these three-lane or four-lane bridges?

Mr. Hicks: They are three-lane bridges.

Senator Forrestall: That means six lanes in total. I would suggest that you will reach capacity a lot sooner than you think.

I hope that some committee is not asked to deal with it again in seven or eight year's time when it is determined that we need another bridge or a tunnel. I would prefer that the authority would go about this by itself, within certain guidelines, as opposed to having to come back to Parliament, because that inevitably causes a delay, and additional costs are incurred when you have delays.

Senator Callbeck: I believe that this is half again the present capacity of the highway leading to the bridge, which is two lanes in both directions, four lanes.

Senator Forrestall: That is one way of expressing six lanes.

Senator Callbeck: Since the bridge authority received no money from the federal government, is the total revenue derived from tolls?

Mr. Hicks: Yes, ma'am.

Senator Callbeck: Does the federal government issue any guidelines or impose restrictions on how high the tolls can be, or does the bridge authority have the total say?

Ms Baird: That is a very good question. The international bridge rates are very competitive. There are a number of crossings in relatively close proximity. In a sense, there is a private sector competitive limitation on how much can be charged.

There is an avenue of appeal to the Canada Transportation Agency if people feel that the tolls are excessive. Typically, because of the number of international crossings and the volume of traffic that these crossings handle, there is more of a reliance on the private marketplace at this point to govern the authorities accordingly. Mr. Elash could comment further on this. From what I have seen with other international bridges there is very careful consideration given to any toll increase because of the realization that, from a truck traffic point of view and from a passenger vehicle traffic point of view, any increase could result in a possible decrease in volume because of the competitiveness of the crossings. There is, however, as I said, an avenue of appeal.

Senator Callbeck: Have there been any appeals?

Ms Baird: There have been no appeals on international bridge tolls.

La photo de la page couverture montre les deux ponts côte à côte. Du point de vue des ingénieurs, ces deux ponts côte à côte pourront répondre aux besoins de la circulation pour bien des années encore. Pendant combien de temps, je n'en suis pas certain. M. Elash sera peut-être d'une certaine aide à cet égard. Nous avons cependant l'impression qu'il répondra aux besoins pendant bien des années encore.

Le sénateur Forrestall: Ces ponts ont-ils trois voies ou quatre voies?

M. Hicks: Trois voies.

Le sénateur Forrestall: Cela signifie six voies au total. Je suis d'avis que vous atteindrez la capacité beaucoup plus tôt que vous ne le pensez.

J'espère qu'un comité n'aura pas à se pencher à nouveau là-dessus dans sept ou huit ans quand on déterminera qu'on a besoin d'un nouveau pont ou d'un tunnel. Je préférerais que l'Administration s'en assure par elle-même, dans le cadre de certaines lignes directrices, plutôt que d'avoir à revenir devant le Parlement, parce que cela entraîne inévitablement un retard, et que les retards entraînent des coûts additionnels.

Le sénateur Callbeck: Je crois que c'est la moitié de la capacité actuelle de l'autoroute qui donne accès au pont, qui a deux voies dans les deux directions, quatre voies.

Le sénateur Forrestall: C'est une autre façon de dire six voies.

Le sénateur Callbeck: Comme l'Administration du pont n'a reçu aucun argent du gouvernement fédéral, les recettes totales proviennent-elles des péages?

M. Hicks: Oui, madame.

Le sénateur Callbeck: Le gouvernement fédéral émet-il des lignes directrices ou impose-t-il des restrictions sur le montant maximal des péages, ou est-ce l'Administration du pont qui prend la décision?

Mme Baird: C'est une très bonne question. Les tarifs du pont international sont très compétitifs. Il y a un certain nombre d'endroits de traversée à proximité. Dans un sens, c'est la concurrence du secteur privé qui impose une limite au montant qui peut être exigé.

Les gens peuvent en appeler à l'Office des transports du Canada s'ils estiment que les péages sont excessifs. Habituellement, étant donné le nombre d'endroits de traversée et le volume de circulation, les administrations s'alignent davantage sur le secteur privé. M. Elash pourra vous en dire plus là-dessus. D'après ce que j'ai constaté pour d'autres ponts internationaux, toute augmentation de tarif fait l'objet d'un examen très attentif étant donné que, du point de vue de la circulation des véhicules automobiles et des camions, le taux d'augmentation risque d'entraîner une diminution de volume en raison de la compétitivité des endroits de traversée. Comme je l'ai dit, il existe cependant une voie de recours.

Le sénateur Callbeck: Y a-t-il eu des appels?

Mme Baird: Il n'y en a eu aucun pour les péages du pont international.

Senator Callbeck: Do the duty-free shops come under the authority?

Ms Baird: I would ask Mr. Elash, the general manager of the bridge to handle that question. He is more aware of the duty-free aspects.

Senator Callbeck: Do you have any projections as to an increase in tolls when the capital expenditures are increased to \$125 million, as this bill allows? By how much will the tolls be increased?

Ms Baird: We have no projections from a government point of view. As I said, the responsibility for managing the crossing lies with the Blue Water Bridge Authority, and that would be in their hands.

Senator Callbeck: Have they given you any projections?

Ms Baird: Again, I would ask Mr. Elash to handle that. I am sure that they have.

Senator Rompkey: I also have a question on the tolls, but I will wait until the bridge authority representatives are here, since they are responsible for the borrowing.

As a matter of historical perspective, I notice that the U.S. side of the bridge is operated by the Michigan government, whereas we appoint an arm's length body under the Government of Canada to operate the Canadian side. A state authority operates one side of the bridge, and a national authority, as it were operates, the other side of the bridge. Why was that done? Why was the Canadian portion of the bridge not simply put under a government department, such as transport, which could operate it within its budget?

Ms Baird: That is a historical matter that goes back to the early 1960s when the authority was set up. The legislation that I mentioned earlier was passed in the belief that it would end up being a bi-national, Canada-U.S., authority. Although we enacted that legislation in Canada, Michigan did not. Their half of the bridge has ended up being, as you mentioned, operated by the equivalent of Transport Canada.

Senator Rompkey: Not really, because Michigan is a state and Transport Canada is a national agency.

Ms Baird: I am not aware of why they decided not to enact legislation in the end. There have been discussions about re-looking at that, because that legislation still remains. It could be, as was the hope at the beginning, a full bi-national authority.

Senator Rompkey: When you compare this to other international crossings, is this the same or different from most of them?

Ms Baird: This is in fact the only one that has two different U.S. and Canadian entities operating it. The rest all have a one-entity approach.

Senator Rompkey: Could you describe another one? I do not know how relevant these questions are, but they are interesting to

Le sénateur Callbeck: Les boutiques hors taxes relèvent-elles de l'administration?

Mme Baird: Je laisserai M. Elash, le directeur général du pont, répondre à cette question étant donné qu'il est plus au courant des aspects liés aux boutiques hors taxes.

Le sénateur Callbeck: Avez-vous des projections relatives à une augmentation des péages une fois que les dépenses en capital seront portées à 125 millions de dollars, comme le permet ce projet de loi? De combien monteront les péages?

Mme Baird: Nous n'avons aucune projection du point de vue du gouvernement. Comme je l'ai dit, la responsabilité de la gestion du poste frontalier incombe à l'Administration du pont Blue Water, et la décision leur appartiendrait.

Le sénateur Callbeck: Vous ont-ils donné des projections?

Mme Baird: Encore une fois, je laisserai M. Elash répondre à cela. Je suis sûre qu'ils en ont.

Le sénateur Rompkey: J'ai aussi une question sur les péages, mais j'attendrai que les représentants de l'Administration du pont soient ici, étant donné qu'ils sont responsables de l'emprunt.

D'un point de vue historique, je remarque que la partie américaine du pont est exploitée par le gouvernement du Michigan, tandis que nous nommons un organisme sans lien de dépendance avec le gouvernement du Canada pour exploiter la partie canadienne. Une administration d'État exploite une partie du pont, et une administration nationale exploite l'autre. Pourquoi? Pourquoi la partie canadienne du pont n'a-t-elle tout simplement pas été confiée à un ministère du gouvernement, comme les Transports, qui pourrait l'exploiter dans les limites de son budget?

Mme Baird: C'est une question historique qui remonte au début des années 60 quand l'Administration a été créée. La loi que j'ai mentionnée plus tôt a été adoptée parce qu'on était persuadé qu'on aboutirait à une administration canado-américaine, binationale. Bien que nous ayons adopté cette loi au Canada, le Michigan ne l'a pas fait. Leur moitié du pont a fini par être exploitée, comme vous l'avez mentionné, par l'équivalent de Transports Canada.

Le sénateur Rompkey: Pas vraiment, parce que le Michigan est un État et que Transports Canada est un organisme national.

Mme Baird: Je ne sais pas pourquoi ils ont finalement décidé de ne pas adopter de loi. Il a été question de réexaminer l'affaire, parce que cette loi est toujours là. Ce pourrait être, comme on l'espérait au départ, une administration binationale.

Le sénateur Rompkey: Par comparaison à d'autres points de traversée internationaux, ce pont est-il pareil ou différent de la plupart des autres?

Mme Baird: C'est en fait le seul à être administré par deux entités différentes, une canadienne et l'autre américaine. Tous les autres sont régis par une seule entité.

Le sénateur Rompkey: Pourriez-vous en décrire un autre? Je ne sais pas à quel point ces questions sont pertinentes, mais elles

me. Could you give us an example of another one, a similar bridge that operates differently with an international authority?

Ms Baird: The one that comes immediately to mind is the crossing in Sault Ste. Marie, where the Canadian half of the bridge just reverted to Canada on September 1, 2000. We set up the first real, what I would label “bi-national” authority, to run that crossing. There are three Canadians and three Americans on a joint international bridge authority that acts as a board of directors. There is a manager who deals with the day-to-day operations of the bridge, but the board of directors basically overseas from a policy view point the major decisions — everything from the business plan, the engineering plan, the corporate plans to the reports so forth.

That is run as a real bi-national entity. There is one entity with Canadian and U.S. people operating it, as opposed to the Blue Water Bridge situation where you have a separate, free-standing Canadian entity, with the American half still being operated within their Department of Transportation.

Senator Rompkey: Has any thought been given to doing for the Blue Water Bridge Authority what you did for Sault Ste. Marie?

Ms Baird: We have just recently finished the transaction at Sault Ste. Marie with the establishment of this authority. At this point, we are allowing some time to make sure that the governance aspects of it work well and smoothly before beginning discussions with Blue Water as to whether there is some merit in considering that method of operation for the Blue Water Bridge

Senator Rompkey: Are you considering changes in respect of the Blue Water Bridge Authority?

Ms Baird: There has been preliminary discussion about that.

Senator Rompkey: What would happen to this agreement — the new authority and its liabilities — if this were agreed to? I am thinking about the new cap. What will happen to this agreement when the new authority is put in place? I suppose, legally, it would just take over and the agreement would still hold.

I am interested in the arrangement, but perhaps we should leave these questions until we have the new authority.

Senator Callbeck: It is some years since I have crossed into the United States, but I do not remember ever paying a toll, for example in New Brunswick at St. Stephen. Are tolls everywhere now, or just at certain crossings?

Mr. Hicks: The large international bridges between Ontario and the United States all have tolls. The only international bridges that do not are between New Brunswick and Maine. The bridge between Calais and St. Stephen is quite small compared to the Blue Water Bridge, and there is equal ownership by the province of New Brunswick and the state of Maine. It is a small bridge and it was built reasonably economically, so there is no toll.

Senator Callbeck: Is there no thought of putting tolls there?

m'intéressent. Pourriez-vous nous donner l'exemple d'un autre pont ou d'un pont semblable qui fonctionne différemment avec une administration internationale?

Mme Baird: Le premier qui me vient immédiatement à l'esprit est le pont à Sault Ste. Marie, où la moitié canadienne du pont a été remise au Canada le 1^{er} septembre 2000. Nous avons créé la première vraie administration que je qualifierais de «binationale» pour gérer ce passage. Trois Canadiens et trois Américains siègent au conseil d'administration de l'Administration mixte du pont international. Un directeur s'occupe des opérations au jour le jour du pont, mais le conseil d'administration supervise essentiellement les principales décisions stratégiques — tout, depuis le plan d'affaires, le plan d'ingénierie, les plans de société jusqu'aux rapports, et ainsi de suite.

Il s'agit d'une véritable entité binationale. Il y a une entité exploitée par des Canadiens et des Américains, par opposition à la situation du pont Blue Water où nous avons une entité canadienne séparée, la moitié américaine du pont étant toujours exploitée par leur ministère des Transports.

Le sénateur Rompkey: A-t-on jamais pensé à faire pour l'Administration du pont Blue Water ce que vous avez fait pour Sault Ste. Marie?

Mme Baird: Ce n'est que tout récemment que nous avons achevé la transaction à Sault Ste. Marie pour l'établissement de cette administration. Pour le moment, nous nous accordons un peu de temps pour nous assurer que tout fonctionne bien avant d'engager des pourparlers avec Blue Water pour déterminer s'il vaut la peine d'envisager cette méthode d'exploitation pour le pont Blue Water.

Le sénateur Rompkey: Envisagez-vous des changements pour ce qui est de l'Administration du pont Blue Water?

Mme Baird: Il y a eu des discussions préliminaires à ce sujet.

Le sénateur Rompkey: Qu'arriverait-il à cet accord — la nouvelle administration et sa responsabilité — si c'était accepté? Je pense au nouveau plafond. Qu'arrivera-t-il à cet accord quand la nouvelle administration sera mise en place? Je suppose que, légalement, l'accord tiendrait encore.

Je m'intéresse à l'entente, mais je devrais peut-être laisser ces questions jusqu'à ce que nous ayons la nouvelle administration.

Le sénateur Callbeck: Il y a quelques années que j'ai traversé aux États-Unis, mais je ne me rappelle pas avoir jamais acquitté un péage, par exemple au Nouveau-Brunswick à St. Stephen. Existe-t-il maintenant partout des péages, ou seulement à certains endroits de traversée?

M. Hicks: Les grands ponts internationaux entre l'Ontario et les États-Unis sont tous à péage. Les seuls ponts internationaux à ne pas l'être sont entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. Le pont entre Calais et St. Stephen est plutôt petit comparativement au pont Blue Water, et il est la propriété à parts égales de la province du Nouveau-Brunswick et de l'État du Maine. C'est un petit pont dont les coûts de construction ont été raisonnablement économiques, si bien qu'il n'y a pas de péage.

Le sénateur Callbeck: N'envisage-t-on pas d'y imposer des péages?

Senator Finestone: From your past experience in management, what would be the recovery time for \$125 million, using your tolls? Do you have a business plan that shows the action and the activity that you think you would need?

The Chairman: The question should be addressed to the next witnesses.

Senator Finestone: Are you only concerned with the Canadian side? What happens when you go into an expansion of this kind? Do you share whatever the cost is on the American side? How does it work?

Ms Baird: There are different ways of answering that question. From a financial point of view, we are concerned with the Canadian side. However, from a traffic point of view, our concern is that the traffic moves safely from Canada into the U.S. and from the U.S. into Canada. For example, what occurs at the customs facilities in the Canadian and the American plazas are very much part of our concern. We, of course, do not have any control over what happens on the American side. Again, Mr. Elash could comment in more detail. The authority works very closely with its U.S. counterpart to determine if there are ways that the traffic flows can be smoothed out so that you do not have long line-ups on either side of the border while waiting for clearance at the toll facility or the customs facility.

Senator Finestone: With respect to the Canadian plaza and the entry to the highway, what is the accident rate? How many lives with this save? Will there be a cost savings to vehicles?

The Chairman: Senators, I would ask that you keep your questions for the representatives of the authority, please.

I would welcome our other witnesses to our committee this morning.

Mr. Dan M. Elash, General Manager, Blue Water Bridge Authority: Thank you, Madam Chairman. I appreciate the opportunity to speak to you and to answer your questions. I have a brief presentation to make. That has been distributed to you along with a picture of our plaza. I will be pleased to answer any questions about any of the features shown on that overhead photograph.

The Blue Water Bridge, as was noted in the Transport Canada presentation, is the fourth busiest Canada-U.S. border crossing, handling over 6 million vehicles in the year 2000. It is also the second busiest commercial, or truck, crossing in North America. Our 1.6 million commercial-vehicle count is second only to the Ambassador Bridge in Windsor, Detroit. In North America we passed the Laredo Bridge at the Texas-Mexico crossing some year and-a-half or two years ago. It is the fastest growing truck crossing on the U.S.-Canada border. That is a result of trade between Canada, Mexico and the United States, but primarily between Canada and the United States. As trade grows so does truck traffic. Approximately 74 per cent of all the trade between Canada and the United States is handled by truck. Thus, our volumes are growing, and even in today's terms they are growing.

Le sénateur Finestone: D'après votre expérience passée en gestion, combien faudra-t-il de temps pour récupérer les 125 millions de dollars par le biais de vos péages? Disposez-vous d'un plan d'affaires qui montre les mesures et l'activité qui seraient nécessaires, à votre avis?

La présidente: La question devrait être adressée aux témoins suivants.

Le sénateur Finestone: Vous occupez-vous seulement de la partie canadienne? Que se passe-t-il quand il y a une expansion de ce genre? Partagez-vous les coûts pour la partie américaine? Comment cela fonctionne-t-il?

Mme Baird: On peut répondre à cette question de différentes façons. D'un point de vue financier, nous nous occupons de la partie canadienne. Cependant, du point de vue de la circulation, nous veillons à ce qu'elle s'écoule de façon sécuritaire du Canada aux États-Unis et des États-Unis au Canada. Par exemple, ce qui se passe aux installations de douanes et dans les esplanades canadienne et américaine nous intéresse au plus haut point. Bien entendu, nous n'avons aucun contrôle sur ce qui se passe du côté américain. Encore une fois, M. Elash pourra vous fournir plus de détails. L'Administration travaille très étroitement avec son homologue américain pour déterminer s'il y a des moyens d'améliorer les débits de circulation de sorte qu'il ne se forme pas de queue d'un côté ou de l'autre de la frontière pendant qu'on attend pour remplir les formalités aux péages ou aux douanes.

Le sénateur Finestone: Relativement à l'esplanade canadienne et à l'accès à l'autoroute, quel est le taux d'accidents? Combien de vies cela sauvera-t-il? Y aura-t-il des économies pour les véhicules?

La présidente: Sénateurs, je vous demanderais de garder vos questions pour les représentants de l'Administration, s'il vous plaît.

Je souhaite maintenant la bienvenue à nos autres témoins de ce matin.

M. Dan M. Elash, directeur général, Administration du pont Blue Water: Merci, madame la présidente. Je vous sais gré de l'occasion qui m'est donnée de m'adresser à vous et de répondre à vos questions. J'ai un bref exposé. Il vous a été distribué avec une photo de notre esplanade. Je serai heureux de répondre à toute question sur l'un des éléments figurant sur cette photographie.

Comme il a été mentionné dans l'exposé de Transports Canada, le pont Blue Water se classe au quatrième rang des postes frontaliers Canada/États-Unis les plus achalandés, avec plus de 6 millions de véhicules en l'an 2000. C'est aussi le deuxième poste frontalier le plus utilisé par les camions en Amérique du Nord. Avec 1,6 million de véhicules commerciaux, il se classe deuxième derrière le pont Ambassador à Windsor, Detroit. En Amérique du Nord, nous avons dépassé le pont de Laredo à la frontière du Texas et du Mexique il y a un an et demi ou deux ans. C'est le passage pour camions qui connaît la plus rapide croissance sur la frontière canado-américaine. Cela résulte des échanges entre le Canada, le Mexique et les États-Unis, mais principalement entre le Canada et les États-Unis. La circulation des camions augmente au même rythme que les échanges.

Our growth rate in January of this year was around 3.5 per cent total at the bridge for truck traffic. The downturn in the economy has not adversely affected our growth.

The Minister of Transport appoints all of our directors. That reporting mechanism, as Ms Baird mentioned in her presentation, is through her department. We have a working relationship with the Government of Canada through Transport Canada.

The proposed legislation, Bill S-5, before you, is to remove an interest cap and replace it with a borrowing cap. I am prepared to speak to that borrowing cap and to answer your questions.

Clause 2 in the bill stipulates that all borrowing transactions are subject to the approval of the Minister of Finance and the Minister of Transport. It reinforces that the federal government is not liable for any borrowing by the authority. Bear in mind that we are self-sustaining. Our revenues come, primarily, from our tolls, but we also have rental income from businesses like the duty-free shop and there is quite a broker establishment at the border crossing. We are, again, not-for-profit.

The layout of the capital financing here to support the \$125 million, shows that we currently have a debt of approximately \$60 million. This reflects building the Canadian portion of the new bridge and re-decking the Canadian portion of the existing bridge, which is over 60 years old now. It also reflects building some facilities for the Canadian government for customs, immigration and agriculture.

We do not get funding from the federal government, but we do, in fact, subsidize the federal government by providing, free of charge, the facilities for customs, immigration, and agriculture and by maintaining those facilities at no cost to the federal government.

In order to establish a bond, we are required to set up reserves. This is to show the bond purchasers that we can in fact weather a recession. I have with me Mr. Duncan McCallum from RBC Dominion Securities who can answer any specific questions regarding those particular areas. In order to establish the reserves necessary for a bond of approximately \$110 million, we would have to top up our existing reserves with about \$8 million from the proceeds of the bond.

We would also be establishing a pledge bond that would secure the operating line of credit. The operating line of credit is to give us some liquidity in a downturn like a recession. It is not there for everyday use, but is in fact a liquidity issue. We have a belt and suspenders in terms of giving the financial marketplace some security in terms of purchasing our paper, our debt.

The estimated underwriting cost of going to the bond market is about \$1 million. Left out of that \$125 million is about \$41 million that we can use on new capital projects that are currently underway. In speaking to those capital projects, and

Environ 74 p. 100 de tout le commerce entre le Canada et les États-Unis se fait par camion. Par conséquent, nos volumes augmentent et même dans la conjoncture actuelle, ils augmentent. Notre taux de croissance en janvier de cette année s'est situé autour de 3,5 p. 100 pour la circulation des camions. Le ralentissement économique n'a pas réduit notre croissance.

Le ministre des Transports nomme tous les administrateurs. Les rapports, comme Mme Baird l'a mentionné dans son exposé, passent par son ministère. Nous entretenons une relation de travail avec le gouvernement canadien par l'intermédiaire de Transports Canada.

Le projet de loi S-5, dont vous êtes saisis, vise à remplacer un plafond d'intérêt par un plafond d'emprunt. Je suis disposé à parler de ce plafond d'emprunt et à répondre à vos questions.

L'article 2 du projet de loi stipule que toute opération d'emprunt est subordonnée à l'agrément du ministre des Finances et du ministre des Transports. Il vient étayer le fait que le gouvernement fédéral ne peut être tenu responsable des emprunts de l'administration. N'oubliez pas que nous sommes autonomes. Nos recettes proviennent essentiellement de nos péages, mais aussi des loyers payés par des entreprises comme la boutique hors taxes, et il y a beaucoup de courtiers au poste frontalier. Encore une fois, nous sommes sans but lucratif.

La structure de financement des immobilisations visant à appuyer les 125 millions de dollars démontre que nous avons actuellement une dette d'une soixantaine de millions de dollars, qui représente la construction de la section canadienne du nouveau pont et la reconstruction du tablier de la section canadienne du pont existant, qui a maintenant plus de 60 ans. Il faut aussi mentionner la construction d'installations pour le gouvernement canadien pour les douanes, l'immigration et l'agriculture.

Nous n'obtenons aucun financement du gouvernement fédéral, mais nous le subventionnons plutôt en fournissant, sans frais, des installations pour les douanes, l'immigration et l'agriculture et en en assurant l'entretien gratuitement pour le gouvernement fédéral.

Pour créer une obligation, nous devons constituer des réserves, et ce, pour prouver aux acheteurs d'obligations que nous pouvons faire face à toute récession. M'accompagne aujourd'hui M. Duncan McCallum, de RBC Dominion Securities, qui pourra répondre à toute question portant sur ces domaines bien précis. Pour établir les réserves nécessaires pour une obligation d'environ 110 millions de dollars, nous devrions ajouter à nos réserves actuelles environ 8 millions de dollars provenant du produit de l'obligation.

Nous établirions aussi un nantissement qui garantirait la ligne de crédit de fonctionnement, qui doit nous permettre d'avoir accès à des liquidités en cas de récession. Ce n'est pas un outil d'usage courant, mais plutôt une réserve de liquidités. Nous avons une marge de sécurité qui garantit au marché financier la possibilité d'acheter notre titre, notre dette.

Le coût estimatif de garantie d'émission sur le marché obligataire est d'environ un million de dollars. Sur ces 125 millions de dollars, nous disposons d'environ 41 millions de dollars pour de nouveaux projets d'immobilisations actuellement

an expansion on the previous presentation, we are looking at redesigning our plaza for improved safety and efficiency in order to deal with our growth rate and the increased bridge capacity that we currently have.

We are currently the largest border crossing in terms of capacity on the Canada-U.S. border. Our capital projects are expected to cost up to \$50 million. The shortfall that you see from the \$41 million available to the \$50 million in capital projects can be accommodated through operating surpluses and project deferrals. That is how we would manage within the \$125 million cap.

I look forward to your questions, and look forward to working with you in this project.

The Chairman: Was the American administration consulted when elaborating the multi-year capital investment plan? Is this an initiative of the Canadian side only?

Mr. Elash: This is an initiative on the Canadian side. The management of this particular border crossing is unique. However, I must say that all the border crossings are unique in their own way. No two border crossings are the same.

Our plans deal with the efficiency and safety issues on the Canadian plaza, and the approaches and exits from the Canadian plaza to the provincial highway system.

Consultation has taken place with our American counterparts in Michigan. The concept of a pre-processing centre, which is one of the projects that we will be working on, is for the benefit of the United States of America. It allows the drivers of truckloads of material to get their paperwork in order before they reach the border, which will reduce the line-ups we currently have.

In reference to Senator Finestone's question about accidents, the line-ups have been as long as 13 kilometres. There have been several accidents. The accidents at the Blue Water Bridge, on the highway, and they have occurred physically on the highway, are the result of the line-ups of trucks and other vehicles and, specifically, drivers not being aware that the line-up would be there as they come over a hill or around a curve, and thereby not being able to stop in time.

The worst accidents in the last year have occurred at the Peace Bridge and at the Queenston-Lewiston Bridge, which is part of the Niagara Falls Bridge Commission. Our accident rate is a little bit lower. We are working very aggressively to decrease it. This capital plan is primarily to reduce accidents.

Safety is one of our high considerations, and another is to improve the efficiency of the border crossing because our mandate is to expedite trade and tourism through the border point. Any inefficiency will impede trade or slow it down, certainly not expedite it which is what we believe is our mandate.

Senator Forrestall: How much capacity do you have today that you could rank as under-utilised in terms of volumes? How

en cours. À propos de ces projets et de l'agrandissement des installations actuelles, nous nous proposons de redessiner notre esplanade pour des raisons de sécurité et d'efficacité, compte tenu de notre taux de croissance et de la capacité accrue du pont que nous avons à l'heure actuelle.

Nous sommes aujourd'hui le plus important poste frontalier pour ce qui est de la capacité. Les projets d'immobilisations pourraient coûter jusqu'à 50 millions de dollars. La différence que vous voyez entre les 41 millions de dollars disponibles et les 50 millions de dollars de projets d'immobilisations peut être comblée au moyen des excédents de fonctionnement et de reports de projets. C'est ainsi que nous nous accommoderions du plafond de 125 millions de dollars.

Je suis disposé à répondre à vos questions et à travailler avec vous à ce projet.

La présidente: L'administration américaine a-t-elle été consultée quand a été élaboré le programme pluriannuel d'investissement de capitaux? Est-ce uniquement une initiative canadienne?

M. Elash: C'est une initiative canadienne. La gestion de ce poste frontière est unique. Toutefois, je dois dire que tous ces postes sont uniques en leur genre. Il n'y en a pas deux de semblables.

Nos plans visent l'efficacité et la sécurité de l'esplanade canadienne, ainsi que les voies d'accès et de sortie qui la relient au réseau routier provincial.

Nous avons consulté nos homologues américains au Michigan. Le centre de prétraitement, qui est l'un des projets auxquels nous allons travailler, est à l'avantage des États-Unis d'Amérique. Il permettrait aux camionneurs de faire valider leurs documents avant d'atteindre la frontière, ce qui réduira les files d'attente que nous avons à l'heure actuelle.

En réponse à la question du sénateur Finestone sur les accidents, je dirai que les files se sont déjà étendues sur 13 kilomètres. Il y a eu plusieurs accidents. Les accidents au pont Blue Water, sur l'autoroute, sont provoqués par les files de camions et autres véhicules, précisément parce qu'une côte ou une courbe les masque et que les gens ne peuvent pas s'arrêter à temps.

Les pires accidents l'année dernière sont survenus au pont Peace et au pont Queenston-Lewiston, qui relève de la Commission du pont de Niagara Falls. Notre taux d'accident est un peu plus bas. Nous travaillons très fort pour le faire diminuer. Ce projet d'immobilisations vise avant tout à réduire le nombre d'accidents.

La sécurité est l'une de nos priorités, et nous avons aussi comme priorité d'améliorer l'efficacité au poste frontalier parce que notre mandat, c'est d'y activer le commerce et le tourisme. Toute inefficacité nuit au commerce ou le ralentit, ce qui ne correspond certainement pas à notre mandat.

Le sénateur Forrestall: Dans quelle mesure la capacité que vous avez aujourd'hui est-elle sous-utilisée pour ce qui est des

much more can you handle? How much growth can you absorb with your existing capacity?

Mr. Elash: I am going to refer you to what happens at another border crossing. The Ambassador Bridge is a four-lane structure between Windsor and Detroit. It currently handles approximately twice the volume of trucks and cars as the Blue Water Bridge.

The limitations at the Ambassador Bridge are plaza oriented, as well as access oriented. There is quite a problem on the approaches, especially on the Canadian side, that restrict volume to the international border.

Having said that, the Blue Water Bridge, which is currently a six-lane crossing, three lanes in each direction, has a capacity that is more plaza oriented than either highway or bridge oriented. I do not see this happening in the foreseeable future, but if customs and immigration on both sides allowed the vehicles to cross unimpeded, six lanes across the Blue Water Bridge would be ample to carry international trade for the next 40 to 50 years.

Our growth rate, as I pointed out in my presentation, has been over 400 per cent in the last 15 years. That is a result of trade growing between Canada and the United States. We foresee that continuing to happen. Foreign Affairs and Trade have indicated that a growth rate in the 5 per cent to 8 per cent rate is not unrealistic.

Our capacity in the foreseeable future is quite ample. Our concern down the road will be that our 60-year-old bridge will need to be replaced. According to our engineers and designers, the refit that we just completed has given an additional 50 years of life to that facility. Down the road, we will have to replace that bridge.

Senator Forrestall: Are the substructures in the general vicinity compatible with tunnelling?

Mr. Elash: There is a major railroad tunnel to the south of us between Sarnia and Port Huron. The answer is yes. However, it would be very expensive, given the highway connections and the engineering complexities, possibly more expensive than building a new bridge. Those are things that could be looked at in the future.

Senator Forrestall: My concern in all of this is that you did not in any way handicap yourself by moving from one set of restrictions to another. Hopefully, you are satisfied that that has not happened, and that you do not see any reasonable chance of you being back in front of us on this same topic. You may be in front of us to talk about safety and drug testing and where you park the cars and trucks or how to handle the traffic. There is an enormous host of interesting subject matters that we would like to get into about these crossings, and what could happen in the future.

If you are convinced that you will not be back here in 20 years on this same matter, I am satisfied. I will be long retired, and it will not be a problem for me. I hope it will not be a problem for you.

volumes? Quelle hausse pourriez-vous envisager? Quelle croissance votre capacité actuelle peut-elle absorber?

M. Elash: Je vais vous dire ce qui arrive à un autre poste frontière. Le pont Ambassador est un pont à quatre voies entre Windsor et Detroit. Il y passe à peu près deux fois plus de camions et de voitures que sur le pont Blue Water.

Les obstacles au pont Ambassador touchent l'esplanade, de même que les voies d'accès, où existe tout un problème, notamment du côté canadien, qui restreint le volume des échanges à la frontière internationale.

Cela dit, la capacité du pont Blue Water, qui compte actuellement six voies, trois dans chaque sens, vise davantage l'esplanade que l'autoroute ou le pont. Je ne crois pas que cela arrive dans un avenir prévisible, mais si les douanes et l'immigration des deux côtés permettaient aux véhicules de traverser sans entrave, les six voies du pont Blue Water suffiraient amplement au commerce international pour les 40 à 50 prochaines années.

Notre taux de croissance, comme je l'ai souligné dans mon exposé, a dépassé les 400 p. 100 ces 15 dernières années, ce qui est attribuable à l'expansion du commerce entre le Canada et les États-Unis. Nous prévoyons que cela va continuer. Les ministères des Affaires étrangères et du Commerce international ont indiqué qu'il n'est pas irréaliste de prévoir un taux de croissance se situant entre 5 et 8 p. 100.

Notre capacité pour ce qui est de l'avenir prévisible est amplement suffisante. Mais il faudra bien un jour remplacer notre pont vieux de 60 ans. Selon nos concepteurs et ingénieurs, la remise en état que nous venons de terminer va prolonger sa vie de 50 ans. Mais un jour nous allons devoir le remplacer.

Le sénateur Forrestall: Les infrastructures dans les environs conviennent-elles à un tunnel?

M. Elash: Il y a un important tunnel ferroviaire au sud entre Sarnia et Port Huron. La réponse est oui. Toutefois, cela coûterait très cher, étant donné les liens routiers et les problèmes complexes d'ingénierie, peut-être plus cher que construire un nouveau pont. Ce sont là des choses que nous pourrions examiner dans l'avenir.

Le sénateur Forrestall: Ce qui me préoccupe dans tout cela, c'est que vous n'avez trouvé absolument aucun inconvénient à passer d'une série de restrictions à une autre. Il est à espérer que vous êtes convaincus que cela n'est pas arrivé, et que vous n'aurez pas à revenir ici un jour pour la même raison. Vous êtes peut-être ici pour nous parler de sécurité et de dépistage de drogue, de stationnement des voitures et des camions, ou encore de circulation. Il y a une foule de sujets intéressants que nous aimerions aborder au sujet de ces traversées, et de ce qui pourrait arriver dans l'avenir.

Si vous êtes convaincus que vous ne reviendrez pas ici dans 20 ans pour la même question, je suis satisfait. J'aurai pris ma retraite depuis longtemps, et ce ne sera plus un problème pour moi. J'espère que ce ne sera pas un problème pour vous non plus.

Good luck to you in your new way of borrowing money. I think that you are wrong, but you are the boss.

Senator Callbeck: If you complete the projects that you are talking about here, by what percentage increase do you see the tolls going up in the next 10 years?

Mr. Elash: We increased our Canadian toll rate in September of last year. Our 10-year financial forecast does not foresee our toll rate changing in the next 10 years with this debt load.

Senator Callbeck: The tolls are all about the same, are they, on these long bridge crossings?

Mr. Elash: The Blue Water Bridge tolls are, if not the lowest of the major border crossings in southern Ontario, at least equal to the lowest.

The structure of the tolls at the Blue Water Bridge is an axle count for trucks. Our toll rates are considerably less than those rates at the Ambassador Bridge, which would be our closest, major alternative crossing. Our growth rate today is as a result, partially, of the restrictions at the Ambassador Bridge, as well as the higher toll rates.

Senator Forrestall: From Toronto to Chicago, how much shorter is it to go across your bridge than through Detroit and Windsor?

Mr. Elash: Actually, it is the same distance. I am referring to the distance from London, Ontario, where highway 402 to Sarnia comes off highway 401 to Windsor; and the distance from London, Ontario, to Marshall, Michigan, where highway Interstate 69 crosses Interstate 94. Interstates 69 and 94 both start at the Blue Water Bridge. We are the beginning, or the ending, of Interstates 69 and 94. Interstate 94 goes south through Detroit and then turns west to Chicago. Interstate 69, from the Blue Water Bridge, turns west through Flint and Lansing, and then goes south to Indianapolis. They cross each other at Marshall, Michigan. The distance from London, Ontario, to Marshall, Michigan, is within a few kilometres of being identical. The quickest way to get from Toronto to Chicago is, in fact, to go across the Blue Water Bridge, because you avoid the 4 million people in Detroit.

Senator Forrestall: I would have thought it was 100 kilometres, or as many as 200 kilometres shorter.

Senator Callbeck: You receive revenues from the tolls and from the duty-free shops. Do you have other revenue?

Mr. Elash: Yes, we have a large custom broker family as all border crossings do. We have 18 custom brokers on site, as well as one trucking company, Roadway, which rents space from us. The custom brokers prepare the paperwork so that the merchandise can proceed across the border. We have about 20,000 square feet of office space for custom brokers who pay rent to the Blue Water Bridge Authority.

Je vous souhaite bonne chance pour ce qui est de votre nouvelle façon d'emprunter de l'argent. Je crois que vous vous trompez, mais c'est vous le patron.

Le sénateur Callbeck: Si vous terminez les projets dont vous parlez ici, selon vous quel sera le pourcentage des augmentations des péages au cours des dix prochaines années?

M. Elash: Nous avons augmenté le péage du côté canadien en septembre de l'année dernière. Selon nos prévisions financières pour les dix prochaines années, le péage ne changera pas à cause de notre dette.

Le sénateur Callbeck: Les péages sont à peu près les mêmes sur ce pont, n'est-ce pas?

M. Elash: Les péages sur le pont Blue Water sont, sinon les plus bas de tous les grands postes frontaliers du sud de l'Ontario, du moins aussi bas.

Pour les camions, le barème des péages au pont Blue Water est fondé sur le nombre d'essieux. Nos tarifs sont bien inférieurs à ceux du pont Ambassador, le pont le plus proche du nôtre. Notre taux de croissance aujourd'hui découle en partie des restrictions imposées au pont Ambassador, de même que des péages plus élevés.

Le sénateur Forrestall: De Toronto à Chicago, dans quelle mesure est-il plus court de traverser votre pont plutôt que de passer par Windsor et Detroit?

M. Elash: De fait, c'est la même distance. Je parle de la distance entre London, Ontario, où l'autoroute 402 en direction de Sarnia se raccorde à l'autoroute 401, et Windsor; et de la distance entre London, Ontario, et Marshall, Michigan, où l'autoroute 69 croise l'autoroute 94. Les autoroutes 69 et 94 débutent toutes les deux au pont Blue Water. Nous sommes au début, ou à la fin, des autoroutes 69 et 94. L'autoroute 94 traverse Detroit vers le sud, puis tourne en direction de l'ouest vers Chicago. L'autoroute 69 part du pont Blue Water, tourne vers l'ouest, traverse Flint et Lansing, puis continue vers le sud en direction d'Indianapolis. Elles se croisent à Marshall, au Michigan. La distance entre London, Ontario, et Marshall, Michigan, est identique à quelques kilomètres près. La façon la plus rapide de se rendre de Toronto à Chicago, c'est en fait de traverser le pont Blue Water, parce que vous évitez alors l'agglomération de Detroit, qui compte quatre millions de personnes.

Le sénateur Forrestall: J'aurais pensé que la distance était plus courte de 100 kilomètres, ou peut-être même de 200 kilomètres.

Le sénateur Callbeck: Vous touchez des recettes des péages et des boutiques hors taxes. Avez-vous d'autres sources de revenus?

M. Elash: Oui, nous avons un groupe important de courtiers en douane, comme tous les postes frontaliers. Nous avons 18 courtiers sur place, de même qu'une entreprise de camionnage, Roadway, qui loue de l'espace. Les courtiers s'occupent des formalités pour que les marchandises puissent traverser la frontière. Nous avons environ 20 000 pieds carrés de bureaux pour ces courtiers, qui paient un loyer à l'Administration du pont Blue Water.

Senator Rompkey: Why do you not charge the federal government for the space that they use?

Mr. Elash: There is a provision in the Canada Customs Act that requires authorities at border crossings such as the Blue Water Bridge Authority to provide that space free of charge.

Senator Rompkey: Presumably all legislation can be changed. You are doing a job for the federal government and not charging for the service, and they have no liability for you. That seems to be a bit unfair.

Mr. Elash: I would agree.

Senator Rompkey: Let the record show that.

Senator Callbeck: Are the duty-free shops run privately; and do they compete?

Mr. Elash: The duty-free shop at each border crossing on the Canadian side requires a licence from Revenue Canada. Each also requires a lease from the border-crossing operator to build the facility in the no man's land after the toll booths — once are you in the duty-free shop you cannot return to Canada, you must leave the country. Thus, there is a restricted area at a border crossing where duty-free shops exist. They are normally on the border-crossing property, in this case the Blue Water Bridge property. They show up on the drawings here.

One of our projects that we will start this calendar year is, in fact, a new duty-free shop because our existing one is too small. Does that answer your question?

Senator Callbeck: How is it determined who runs your duty-free shop?

Mr. Elash: The people who have licences for duty-free shops must compete, and the Canada Customs and Revenue Agency handles the competition for the licences. The operator of the duty-free shop is determined by a federal selection process through the agency.

Senator Callbeck: Is the licence valid for a certain length of time?

Mr. Elash: Under the current legislation and regulations, licences are granted for five years, and five-year renewals are granted depending on the compliance rate of the operator.

Those regulations are currently under review and will probably change this calendar year. I do not know what the new regulations will state. Currently, an operator is granted a licence for five years and can renew the licence in steps of five years.

Senator Fitzpatrick: I understand that the second span was opened in 1997. It may have been since then that the American government initiated the North-south Trade Corridor Program, which provides financing to the tune of several hundred million dollars. I understand that it allows for funding up to within 50 miles of Canada. Is this applicable to the bridge and have you

Le sénateur Rompkey: Pourquoi ne faites-vous pas payer le gouvernement fédéral pour l'espace qu'ils utilisent?

M. Elash: Une disposition de la Loi sur les douanes oblige les administrations aux postes frontière, comme l'Administration du pont Blue Water, à fournir cet espace sans frais.

Le sénateur Rompkey: On peut vraisemblablement modifier n'importe quelle loi. Vous accomplissez un travail pour le gouvernement fédéral et vous ne faites pas payer le service, et ils n'ont aucune responsabilité envers vous. Cela me semble un peu injuste.

M. Elash: En effet.

Le sénateur Rompkey: Que cela ne passe pas inaperçu.

Le sénateur Callbeck: Les boutiques hors taxes appartiennent-elles à des gens du secteur privé, et se font-elles concurrence?

M. Elash: La boutique hors taxes à chaque poste frontière du côté canadien a besoin d'un permis de Revenue Canada. Chacune a aussi besoin d'une concession du responsable du poste frontalier pour pouvoir construire ses installations dans le no man's land, passé le poste de péage — une fois que vous êtes dans la boutique hors taxes, vous ne pouvez pas revenir au Canada; vous devez quitter le pays. Par conséquent, il y a une zone à accès restreint au poste frontière où existent des boutiques hors taxes, qui se trouvent normalement sur le terrain du poste frontalier, dans ce cas-ci les terrains du pont Blue Water. On peut les voir sur les dessins ici.

L'un de nos projets pour cette année-ci, c'est de construire une nouvelle boutique hors taxes parce que celle que nous avons actuellement est trop petite. Cela répond-il à votre question?

Le sénateur Callbeck: Comment sont choisis ceux qui exploitent votre boutique hors taxes?

M. Elash: Les personnes qui ont des permis pour les boutiques hors taxes doivent se faire concurrence, et l'Agence des douanes et du revenu du Canada réglemente cette concurrence. L'exploitant de la boutique hors taxes est choisi selon un processus de sélection fédéral appliqué par l'agence.

Le sénateur Callbeck: Le permis est-il valide pour un certain temps?

M. Elash: Selon la loi et les règlements en vigueur, les permis sont accordés pour cinq ans, et sont renouvelés pour cinq ans si l'exploitant a bien respecté la loi et les règlements.

Ces règlements font actuellement l'objet d'une révision et seront probablement modifiés cette année. Je ne sais pas quels seront les nouveaux règlements. À l'heure actuelle, l'exploitant possède un permis de cinq ans et peut le faire renouveler tous les cinq ans.

Le sénateur Fitzpatrick: Je crois comprendre que la deuxième travée a été ouverte en 1997. C'est peut-être depuis lors que le gouvernement américain a lancé le corridor commercial nord-sud, programme qui prévoit un financement de l'ordre de plusieurs centaines de millions de dollars. Je crois qu'il permet ce financement jusqu'à 50 milles du Canada. S'applique-t-il au pont,

given consideration to funding, or having it paid for, by the American government under this initiative?

Mr. Elash: The unfortunate answer to your question is that the Americans will not allow their money to leave their country. However, we have worked very hard with the state of Michigan to help them obtain the funds for improvements to safety and efficiency on their plaza, which is in the United States and is eligible for those funds. The \$125 million that is referenced in this particular legislation is designed only for projects in Canada.

Senator Fitzpatrick: I understood that they would provide funding within Canada if it was at a port and the total improvement was required. Is that incorrect?

Mr. Elash: I have not been able to find the mechanism to acquire those funds yet. If it is there, they have hidden it well.

Senator Finestone: Would you mind, Madam Chair, if I asked for an explanation of the plaza that I am looking at on this map?

Mr. Elash: In the lower portion of the overhead photograph you have in front of you is the Blue Water Bridge Plaza. There are 12 primary custom booths for travellers. One of those is part of a new program that has been instituted for try-out at the Blue Water Bridge. It is the Nexus Program for two-way travellers and commuters across the international border.

There are also seven primary booths for trucks, and we have a compound, which you can see. There is a large parking area, where you can see some trucks, that is a secondary area for commercial traffic coming into Canada. Approximately 25 per cent of all the trucks crossing the border end up in "secondary" for paperwork or inspection purposes. We can park approximately 150 trucks in our secondary compound. The access road from that secondary compound to the highway is one of the major projects that we will undertake in this bond process. The project is to build an overpass to separate cars and trucks on the highway.

The buildings that you see in the centre area are customs, immigration, customs broker, commercial secondary, Queen's warehouse and Blue Water Bridge Authority buildings. Over 350 people work on this plaza, but only 62 of them work for the Blue Water Bridge Authority. The others are customs, immigration and agriculture officers. This is the busiest agricultural port entry into Canada, and agriculture has a very large contingent at this particular port.

There are also toll buildings and maintenance buildings. The pond that you see surrounded by trees is an environmental pond. It is there for the run-off from the bridge. This pond is quite scenic. It looks quite beautiful during the summer, and we get many requests for wedding pictures to be taken around that pond.

The bridge authority owns approximately 70 acres of land. That 70 acres is dedicated to studying environmental issues and the administration of the border crossing.

et avez-vous envisagé d'obtenir des fonds du gouvernement américain dans le cadre de cette initiative?

M. Elash: Malheureusement, je dois répondre que les Américains ne laisseront pas leur argent quitter leur pays. Toutefois, nous avons travaillé très fort avec l'État du Michigan pour l'aider à obtenir des fonds en vue d'améliorer la sécurité et l'efficacité de son esplanade, qui se trouve aux États-Unis et a droit à ces fonds. Les 125 millions de dollars dont il est question dans cette loi-ci ne visent que des projets canadiens.

Le sénateur Fitzpatrick: Je crois savoir qu'ils fourniraient du financement au Canada s'il s'agissait d'un point d'entrée et si des améliorations étaient nécessaires. Est-ce que j'ai tort?

M. Elash: Je n'ai pas encore pu trouver le mécanisme pour obtenir ces fonds. S'il existe, il est bien caché.

Le sénateur Finestone: Madame la présidente, me permettez-vous de demander une explication au sujet de l'esplanade que je vois sur cette carte?

M. Elash: Dans la partie inférieure de la photographie en plongée que vous avez devant vous, vous voyez l'esplanade du pont Blue Water. Il existe 12 guichets pour les voyageurs. L'un d'eux fait partie d'un nouveau programme mis à l'essai au pont Blue Water. Il s'agit du programme Nexus destiné aux voyageurs qui se déplacent dans les deux sens et aux frontaliers qui traversent la frontière internationale.

Il y a aussi sept guichets pour les camions, et nous avons un périmètre, que vous pouvez voir. Il y a un grand stationnement, où vous pouvez voir quelques camions, c'est-à-dire une zone secondaire pour le trafic commercial qui entre au Canada. Environ 25 p. 100 de tous les camions qui traversent la frontière s'arrêtent dans la zone «secondaire» pour les formalités ou l'inspection. Nous pouvons y garer environ 150 camions. Le lien routier entre cette zone et l'autoroute est l'un des grands projets que nous allons entreprendre grâce à cette émission d'obligations. Il prendra la forme d'un passage supérieur destiné à séparer les voitures et les camions sur l'autoroute.

Les immeubles que vous voyez au centre sont les douanes, l'immigration, le courtier en douane, la zone commerciale secondaire, l'entrepôt Queen's et les immeubles de l'Administration du pont Blue Water. Plus de 350 personnes travaillent sur cette esplanade, dont 62 seulement pour l'Administration du pont Blue Water. Les autres sont des fonctionnaires des douanes, de l'immigration et de l'agriculture. Nous avons ici le plus important point d'entrée agricole au Canada, et l'agriculture y occupe une très large place.

Il y a aussi les immeubles consacrés au péage et à l'entretien. L'étang entouré d'arbres que vous pouvez voir est un étang écologique, qui recueille les eaux de ruissellement du pont. Il est très pittoresque, et très beau en été, et beaucoup de nouveaux mariés demandent à s'y faire photographier.

L'Administration du pont est propriétaire d'environ 70 acres de terrains. Ces 70 acres sont réservées à l'étude de questions environnementales et à l'administration du poste frontalier.

In the bottom left-hand corner of the photograph, right on the river, is the casino that opened just under a year ago, and that has been one of the reasons our automobile traffic has increased dramatically in the past 12 months.

Senator Finestone: What is the red scarring line?

Mr. Elash: The red line that you see on this overhead photograph is the old shoreline of Sarnia Bay. Everything towards the bottom of this photograph and below the red line is landfill. Everything above the red line is shoreline that has existed for about 100 years. This was a natural highway for the last thousand or so years. The shoreline is rich in archaeological resources. Those little yellow squares are known Aboriginal burial sites which have been cleared. We have a good relationship with the local First Nations. WE have an environmental clearance to proceed with development. We are working on a memorandum of understanding with the First Nations on a method of dealing with archaeological findings, and we work closely with the Province of Ontario, in compliance with federal regulations.

The shoreline is critical to development because it defines low-risk and high-risk areas and the environmental assessment process that we must go through in order to get the clearances to proceed with construction on any projects.

Senator Finestone: I find it fascinating that the Canadian government does not pay for the services you provide. In light of the fact that everything we do now is a partnership between the public and private sector, I cannot understand, Madam Chair, why we cannot recommend that the Canadian government pay some fees which would decrease the time required to pay off the debt and help with the improvements that are required.

Your explanation of the map was most interesting. It has added to my interest in seeing that the Canadian government becomes a paying partner. I had hoped that the use of all this other land was in a revenue base, although you have not mentioned that in the discourse you gave as to where you receive your revenue.

I hope that in the rebuilding plans there is provision to install a series of overhead flashing lights at certain intervals on the highway to advise drivers that the bridge is occupied and of the length of the anticipated delay, so that vehicles can stop before they rear-end each other. That may also lead to less fuel consumption.

Mr. Elash: We have worked diligently with MTO, and the flashing lights that Senator Finestone suggests were turned on a scant two weeks ago.

Senator Finestone: You needed me on board.

Mr. Elash: That would have been a pleasure.

Dans le coin inférieur gauche de la photographie, directement sur la rivière, se trouve le casino qui a ouvert ses portes il y a un peu moins d'un an, et c'est l'une des raisons pour lesquelles la circulation automobile a augmenté de façon importante au cours des 12 derniers mois.

Le sénateur Finestone: Que représente la ligne rouge?

M. Elash: La ligne rouge que vous voyez sur cette photographie aérienne est l'ancien rivage de la baie de Sarnia. Tout ce qui est vers le bas de cette photographie et sous la ligne rouge est un remblai. Tout ce qui est au-dessus de la ligne rouge est le rivage qui existait depuis environ 100 ans. C'était une route naturelle depuis à peu près 1 000 ans. Le rivage est riche en ressources archéologiques. Ces petits carrés jaunes sont des lieux d'inhumation autochtones connus qui ont été dégagés. Nous entretenons de bons rapports avec les Premières nations locales. Nous détenons une approbation au point de vue environnement d'aller de l'avant avec l'aménagement. Nous sommes à élaborer un protocole d'entente avec les Premières nations concernant les découvertes archéologiques, et nous travaillons en étroite collaboration avec la province de l'Ontario, en conformité des règlements fédéraux.

Le rivage est un aspect critique de l'aménagement parce qu'il définit les zones à risques faibles et à risques élevés, ainsi que le processus d'évaluation environnementale auquel nous devons nous soumettre pour obtenir les autorisations d'aller de l'avant avec la construction dans le cadre de projets.

Le sénateur Finestone: Je trouve surprenant que le gouvernement canadien ne paie pas les services que vous fournissez. Compte tenu que tout ce que nous faisons maintenant est un partenariat entre le secteur public et le secteur privé, je ne peux pas comprendre, madame la présidente, pourquoi nous ne pouvons pas recommander que le gouvernement canadien acquitte certains frais, ce qui permettrait de réduire le temps nécessaire pour effacer la dette et aiderait à apporter les améliorations nécessaires.

L'explication que vous nous avez donnée de la carte était des plus intéressantes. Elle a ajouté à mon intérêt de voir le gouvernement canadien devenir un partenaire contributeur. J'aurais espéré que l'utilisation de tous ces autres terrains aurait été dans une base de revenu, quoique vous ne l'ayez pas mentionné quand vous avez parlé de vos sources de revenus.

J'espère que les plans de reconstruction comporteront une disposition visant à mettre en place une série de clignotants surélevés à divers intervalles sur l'autoroute pour avertir les conducteurs que le pont est occupé et indiquer la durée du retard prévu, de sorte que les véhicules pourront arrêter avant de s'emboîter les uns dans les autres. Cela pourrait également favoriser une diminution de la consommation de carburant.

M. Elash: Nous avons aussi collaboré avec le MTO, et les clignotants dont le sénateur Finestone parle sont en place depuis à peine deux semaines.

Le sénateur Finestone: Vous aviez besoin de moi.

M. Elash: C'aurait été un honneur.

This is the first border crossing at which the Ministry of Transportation Ontario has started thinking about this very issue. There is a queue-end warning system utilizing a sensor in the road. There are two stages: At the approach to this particular border crossing, there are some overpasses that shield backups and also some curves in the road that make it very difficult to see a line of cars that are backed up.

The sensors in the road set off two different sets of warning lights that go out right at the moment. They only go out six kilometres but those are the most frequent line-ups we have, in the two- to six-kilometre range.

We are working very aggressively on the pre-processing centre with U.S. Customs, because it is a U.S. customs process. If we get that in place in the next year or so it will help in significantly reducing those backups and the need for the flashing lights in the foreseeable future.

Senator Forrestall: Have you set aside funds?

Can you take advantage of the existing technology with respect to smart highways to deal with fog and snow? Are you doing any work in that direction? The worst traffic accidents in Canada happen down in your part of the world, and they are horrendous. It is not a case of one or two trucks off the road; rather, the number is 40, 50 or 60. There are deaths and terrible mishaps. Are you spending any money on planning for smarter highways, intelligent traffic control?

Mr. Elash: If you are speaking about intelligent transportation systems, the answer is yes. Unfortunately, the highway is not my mandate. My mandate stops at the beginning of Highway 402. I must work very closely with MTO to cover any issues that go beyond my immediate boundary.

Having said that, we have recently completed a new maintenance building to improve our access to the border crossing bridge and plaza. We have some of the most sophisticated equipment and sensors to deal with the weather and keeping the border crossing open. The bridge was open during the big snow storm that occurred in Southern Ontario on December 11 and 12 last year. Unfortunately, the highways connecting to it were closed, but we could get people back and forth across the bridge.

The border crossings are very efficient. We have a dedicated workforce. It is a small area to deal with relative to the province's structure, but it is sophisticated and efficient.

Senator Milne: Along with Senator Finestone, I am particularly interested in this map. I understand that one of the reasons that there is a rush to borrow this money and get on with the construction this year is the safety aspect. The safety aspect basically has arisen because of the recent construction of this casino. The cars come over from Michigan and must cross through the truck lanes to get to the casino. I would say that they probably come down this road, turn across here off the bottom of your aerial photo, cross where the trucks come out and have to go back up and around the casino, and that is where your problem is

C'est le premier poste frontalier pour lequel le ministère des Transports de l'Ontario a commencé à songer à cette possibilité. Il y a un système d'avertissement de fin de filée qui utilise un détecteur dans la route. Il comporte deux étapes: à l'approche du poste frontalier, il y a des passages supérieurs qui empêchent de voir les refoulements de voitures, et il y a des courbes dans la route qui font qu'il est très difficile de voir une filée de voitures.

Les détecteurs dans la route déclenchent deux ensembles de clignotants qui s'allument aussitôt. Il y en a sur six kilomètres seulement, mais ce sont les embouteillages les plus fréquents que nous ayons, de l'ordre de deux à six kilomètres.

Nous travaillons de façon très agressive au centre de pré-traitement avec les douanes américaines, parce que c'est un processus des douanes américaines. Si nous l'obtenons au cours de la prochaine année, il aidera à réduire de beaucoup ces embouteillages et la nécessité de clignotants dans un avenir prévisible.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous mis des fonds de côté?

Pouvez-vous tirer parti de la technologie actuelle des autoroutes intelligentes pour le brouillard et la neige? Faites-vous quelque chose en ce sens? Les pires accidents de la route au Canada surviennent dans cette région, et ils sont terribles. Ce n'est pas seulement un ou deux camions dans le décor; c'est plutôt 40, 50 ou 60. Il y a des morts et des accidents terribles. Consacrez-vous des fonds à la planification d'autoroutes intelligentes, de régulation intelligente de la circulation?

M. Elash: Si vous parlez de systèmes de transport intelligents, la réponse est oui. Malheureusement, l'autoroute ne relève pas de mon mandat. Mon mandat s'arrête au début de l'autoroute 402. Je dois travailler en très étroite collaboration avec le MTO pour tout ce qui est au-delà de mon mandat immédiat.

Ceci étant dit, nous avons récemment terminé la construction d'un nouvel immeuble de maintenance afin d'améliorer notre accès au pont du poste frontalier et à l'esplanade. Nous comptons sur du matériel à la fine pointe et sur des détecteurs pour ce qui est de la température et pour garder le poste frontalier ouvert. Le pont est resté ouvert pendant la grosse tempête de neige qui a balayé le sud de l'Ontario les 11 et 12 décembre dernier. Malheureusement, les routes y menant étaient fermées, mais nous pouvions faire traverser les gens dans les deux directions.

Les postes frontaliers sont très efficaces. Nous comptons sur une main-d'oeuvre exclusive. Comparativement à la structure de la province, c'est un petit secteur, mais il est efficace et à la fine pointe.

Le sénateur Milne: Tout comme le sénateur Finestone, je m'intéresse particulièrement à cette carte. Je crois comprendre qu'une des raisons pour lesquelles il y a un empressement à emprunter ces fonds et à procéder à la construction cette année, c'est l'aspect de la sécurité. Essentiellement, cet aspect est soulevé en raison de la construction récente du casino. Les voitures viennent du Michigan et doivent traverser les voies réservées aux camions pour se rendre au casino. Je dirais qu'elles viennent probablement de cette route, font un virage ici au bas de votre photographie aérienne, traversent à l'endroit où les camions

and why there is a certain degree of urgency for this year's construction season.

Mr. Elash: Yes.

Senator Milne: Why is there a time constraint? Why the rush?

Mr. Elash: Having the funding available is number one in order to start the process. We have deferred even design of this project until we have financing in place.

There will not be any construction on this particular project in this construction year because I have no real idea how quickly the legislation will move through all approvals in government. We are waiting for approval before we start the design process.

We have other projects on which we are working currently, such as the new duty free shop, that do require financing this calendar year.

Senator Milne: Regarding the safety aspects of this, once you get this bill approved and you can change your financing arrangements, you must then design a cure for your problems with the casino traffic. You also must undergo the Ontario government's environmental assessment, as well.

Mr. Elash: Actually, the province is working with us on that environmental assessment as we speak.

Senator Milne: You are getting a head start on that.

Mr. Elash: Yes, vis-à-vis the environmental assessment side of it. There is a study that has been done by the provincial government regarding the interface between the border crossing and their highway system. We are working with them on that environmental assessment, and I would hope that that will occur later in this calendar year.

Senator Milne: It is also on land that is filled land. It was originally water.

Mr. Elash: Yes, it was originally water.

Senator Milne: When are the best times to cross this bridge to avoid these two- to six-kilometre line-ups?

Mr. Elash: Early in the morning.

Senator Forrestall: Sundays.

Mr. Elash: Actually, Friday, Saturday and Sunday are car days. The profiles of international crossings are all different. They are unique in their travel patterns. The Blue Water Bridge is primarily a commercial crossing. During the week, our truck traffic and car traffic are almost equal. Our car traffic on a typical Tuesday, Wednesday, and Thursday will be 4,000 to 5,000 cars per day, in each direction. Our truck traffic will be in the neighbourhood of 3,000 to 3,500 trucks per day in each direction. It is almost one-to-one car and truck during the week.

sortent et doivent remonter et contourner le casino; c'est là votre problème et pourquoi il y a une certaine urgence en vue de la prochaine saison de construction.

M. Elash: Oui.

Le sénateur Milne: Pourquoi un échéancier? Pourquoi l'empressement?

M. Elash: La priorité c'est d'avoir des fonds pour amorcer le processus. Nous avons retardé même la conception du projet tant que nous n'aurons pas le financement en place.

Il n'y aura aucune construction à l'égard de ce projet au cours de la présente année de construction parce que je n'ai aucune idée de la rapidité avec laquelle la législation peut recevoir toutes les approbations nécessaires au gouvernement. Nous attendons d'avoir l'approbation avant d'amorcer la conception.

Il y a d'autres projets dont nous nous occupons à l'heure actuelle, comme la nouvelle boutique hors taxes, pour lesquels nous avons besoin de fonds pour la présente année civile.

Le sénateur Milne: En ce qui concerne les aspects de sécurité de ce projet, une fois que ce projet de loi est approuvé et que vous pouvez changer vos dispositions de financement, vous devez alors trouver une solution à vos problèmes concernant la circulation du casino. Vous devez également entreprendre l'évaluation environnementale du gouvernement de l'Ontario.

M. Elash: En réalité, la province collabore déjà avec nous au moment où nous nous parlons à cette évaluation environnementale.

Le sénateur Milne: Vous prenez donc les devants.

M. Elash: Oui, pour ce qui est de l'évaluation environnementale. Le gouvernement provincial a fait une étude de l'interface entre le poste frontalier et son réseau routier. Nous collaborons avec eux à cette évaluation environnementale, et j'ose espérer qu'elle se fera plus tard au cours de la présente année civile.

Le sénateur Milne: C'est également un terrain remblayé. À l'origine c'était de l'eau.

M. Elash: Oui, à l'origine c'était de l'eau.

Le sénateur Milne: Quelles sont les meilleures périodes pour traverser le pont afin d'éviter ces filées de deux à six kilomètres?

M. Elash: Tôt le matin.

Le sénateur Forrestall: Le dimanche.

M. Elash: En réalité, le vendredi, le samedi et le dimanche sont des journées d'automobiles. Les profils des postes internationaux sont tous différents. Leurs tendances en matière de circulation sont uniques. Le pont Blue Water est principalement un passage commercial. Pendant la semaine, nous avons presque autant de camions que de voitures. Un mardi, mercredi et jeudi habituel, nous aurons de 4 000 à 5 000 voitures, dans chaque direction. Pour ce qui est des camions, ce sera dans les environs de 3 000 à 3 500 par jour, dans chaque direction. C'est presque égal pendant la semaine.

On the weekend, truck traffic declines and car traffic doubles, to the range of 8,000 to 10,000 cars. It really picks up in the summertime.

The border crossings are very interesting places with unique traffic patterns. This particular border crossing is primarily commercial. We service truck traffic the most.

Senator Rompkey: Does the minister appoint the authority?

Mr. Elash: The minister appoints the commissioners, or my board of directors.

Senator Rompkey: Are they volunteer members?

Mr. Elash: Yes, they are.

Senator Rompkey: Do they represent individual organizations in the area? Are they appointed on a certain basis, or does the minister just pull names out of a hat? How does it work?

Mr. Elash: Actually, the local Member of Parliament pulls a list together for the minister to consider, and the minister normally picks from that list. We have a cross-section. I have one empty space on my current board, because of a retirement from the board. The current membership includes a retired businessman and a labour leader, who is vice-president of Ironworkers International in North America. There is also a woman who works for the local hospital board in fundraising. I have a cross-section of retired, labour, and business.

Senator Rompkey: Are you liable for the borrowing? As I understand, you have consolidated your debts. You would just continue to pay down your debt as you had been paying down your debt.

I am interested in your answer to Senator Callbeck. You said that you were not going to raise tolls. Are you confident that you can be responsible for this debt over time with no increase in revenues?

Mr. Elash: Providing that the economic forecast that has been given to us by the Government of Canada is reasonably accurate, the answer is, yes, I can do it without raising tolls. My ability to raise tolls is very flexible. A few years ago, we were under the Railway Act. That legislation was amended, I am going to suggest two to three years ago, and now the ability to raise tolls by any federal agency like the Blue Water Bridge Authority is 20 days notice.

We can change our toll rate by posting the new toll structure for 20 days. We can implement without any regulation or approval requirements from the Government of Canada.

Senator Milne: You do not intend to do that?

La fin de semaine, le nombre de camions diminue et celui des voitures double, pour atteindre de 8 à 10 000 voitures. Il augmente vraiment en été.

Les passages frontaliers sont des endroits très intéressants qui ont des tendances uniques pour ce qui est de la circulation. Ce passage frontalier en question est principalement commercial. Ce sont principalement des camions que nous avons.

Le sénateur Rompkey: Est-ce que le ministre nomme les membres de l'administration?

M. Elash: Le ministre nomme les commissaires, ou mon conseil d'administration.

Le sénateur Rompkey: Est-ce que ce sont des administrateurs bénévoles?

M. Elash: Oui.

Le sénateur Rompkey: Représentent-ils des organisations de la région? Sont-ils nommés en fonction d'une certaine base, ou est-ce que le ministre tire des noms au hasard? Comment est-ce que cela fonctionne?

M. Elash: En réalité, le député fédéral local dresse une liste à l'intention du ministre, et le ministre choisit habituellement à partir de cette liste. Nous avons un conseil représentatif. Il y a un poste vacant au sein du conseil en ce moment, en raison d'un départ. Parmi les membres actuels, il y a un homme d'affaires à la retraite et un dirigeant syndical, qui est vice-président d'Ironworkers International d'Amérique du Nord. Il y a également une femme à l'emploi du conseil d'administration de l'hôpital local qui s'occupe des activités de financement. C'est un conseil représentatif qui se compose de gens à la retraite, du milieu syndical et du monde des affaires.

Le sénateur Rompkey: Êtes-vous redevable de l'emprunt? Si je comprends bien, vous avez consolidé vos dettes. Vous continueriez tout simplement de rembourser votre dette comme vous l'avez fait jusqu'à maintenant.

Je m'intéresse à la réponse que vous avez donnée au sénateur Callbeck. Vous avez dit que vous n'alliez pas hausser les droits de péage. Êtes-vous convaincu que vous pouvez être responsable de cette dette sans qu'il y ait augmentation de vos revenus?

M. Elash: Si la prévision économique que nous a remise le gouvernement du Canada est raisonnablement précise, la réponse est oui, je peux le faire sans hausser les droits de péage. J'ai beaucoup de latitude pour hausser les droits de péage. Il y a quelques années, nous étions assujettis à la Loi sur les chemins de fer. Cette loi a été modifiée, je vous dirais il y a deux ou trois ans, et maintenant un organisme fédéral telle l'Administration du pont Blue Water peut hausser les droits de péage moyennant un avis de 20 jours.

Il nous suffit d'afficher le nouveau barème des droits de péage pendant 20 jours pour les modifier. Nous pouvons les mettre en oeuvre sans réglementation ni approbation du gouvernement du Canada.

Le sénateur Milne: Comptez-vous le faire?

Mr. Elash: No. We are regulated not-for-profit. Our annual financial statements are audited and sent to the Government of Canada. The regulation would come down through the Minister of Transport to my board of directors. If we abused that right, that would be the direction for dealing with that abuse.

Senator Rompkey: In answer to Senator Finestone, you said that you do not charge agriculture. They operate free of charge.

Mr. Elash: Yes.

Senator Rompkey: Who owns the casino?

Mr. Elash: The casino is not on our property. I would love to have that. I would not need to be here if I had that.

It is owned by the Ontario Lottery Corporation.

Senator Rompkey: You cannot put it in the duty free shops?

Mr. Elash: No.

Senator Rompkey: I have one more question. There is no land claim with the Aboriginal people, correct?

Mr. Elash: There is no land claim.

Senator Rompkey: They are not in the process of putting together a land claim?

Mr. Elash: Not on this particular land. All of this land was properly transferred. There is a land claim in the Sarnia area. The Blue Water Bridge Authority has a very good working relationship with the First Nations in Sarnia.

Senator Callbeck: I have a question regarding the costing. You say that this is the fastest growing truck crossing on the Canada-U.S. border. It has increased 400 per cent in the last 15 years. You are asking for a cap of \$125 million, which would leave \$41 million for capital projects, according to this schedule.

Is that enough? Why are you asking for a cap of \$125 million? Why not \$200 million or \$250 million?

Mr. Elash: Senator, I originally asked for \$150 million. That number was put into this legislation as \$125 million.

Senator Spivak: What is your estimate of traffic growth, particularly truck traffic, in the next 10 years? You have experienced a 400 per cent increase in the last 15 years, which preceded free trade, the huge explosion in truck conveyance, and so forth. What are you estimating the growth to be?

Mr. Elash: The Department of Foreign Affairs has projected trade increases in the 5 per cent to 8 per cent range. Our traffic and revenue studies, which we did for this particular bond issue, reflect a traffic increase of 5 per cent to 8 per cent annually.

M. Elash: Non. Nous sommes un organisme sans but lucratif réglementé. Nos états financiers annuels sont vérifiés, puis envoyés au gouvernement du Canada. La réglementation passe du ministre des Transports à mon conseil d'administration. Si nous faisions un usage abusif de ce droit, ce sont eux qui y veilleraient.

Le sénateur Rompkey: En réponse au sénateur Finestone, vous avez dit qu'il n'y avait pas de frais pour les produits agricoles. Les camionneurs n'ont pas à payer.

M. Elash: Oui.

Le sénateur Rompkey: Qui est propriétaire du casino?

M. Elash: Le casino n'est pas sur nos terrains. J'aimerais qu'il le soit. Je n'aurais pas besoin d'être ici si c'était le cas.

Il appartient à la Société des loteries de l'Ontario.

Le sénateur Rompkey: Vous ne pouvez pas le mettre dans les boutiques hors taxes?

M. Elash: Non.

Le sénateur Rompkey: J'ai une autre question. Les Autochtones n'ont aucune revendication territoriale, n'est-ce pas?

M. Elash: Il n'y a aucune revendication territoriale.

Le sénateur Rompkey: Ils ne sont pas en train de préparer une revendication territoriale?

M. Elash: Pas en ce qui concerne ce terrain. Tout ce terrain a été cédé dans les règles. Il y a une revendication territoriale dans la région de Sarnia. L'Administration du pont Blue Water entretient de très bons rapports avec les Premières nations de Sarnia.

Le sénateur Callbeck: J'ai une question au sujet de l'établissement des coûts. Vous dites qu'il s'agit du passage frontalier le long de la frontière canado-américaine qui enregistre la plus forte hausse du nombre de camions. C'est de l'ordre de 400 p. 100 au cours des 15 dernières années. Vous demandez un taux plafond de 125 millions de dollars, ce qui laisserait 40 millions de dollars pour des projets d'immobilisations, selon ce tableau.

Est-ce suffisant? Pourquoi demandez-vous un taux plafond de 125 millions de dollars? Pourquoi pas 200 ou 250 millions de dollars?

M. Elash: Sénateur, à l'origine je demandais 150 millions de dollars. On a inscrit dans le projet de loi 125 millions de dollars.

Le sénateur Spivak: Quelle est votre estimation de l'augmentation de la circulation, en particulier des camions, au cours des 10 prochaines années? Vous avez observé une augmentation de 400 p. 100 au cours des 15 dernières années, avant le libre-échange, l'explosion du transport par camion, et ainsi de suite. À combien estimez-vous la croissance?

M. Elash: Le ministère des Affaires étrangères a projeté des augmentations des échanges commerciaux de l'ordre de 5 à 8 p. 100. Les études sur la circulation et les revenus, que nous avons réalisées pour cette émission d'obligations, tiennent compte d'une augmentation annuelle de la circulation de 5 à 8 p. 100.

The 400 per cent growth over the past 15 years takes us back to the initial Free Trade Agreement and subsequent NAFTA agreements. The increase is a result of how well those agreements are working for trade and how the border crossings collectively, and this one in particular, are responding to that demand.

Senator Spivak: Have you included estimations of the population growth in Sarnia?

Mr. Elash: Yes.

Senator Spivak: Is that a complicating factor? What if Sarnia experiences a growth explosion?

Mr. Elash: This boarder crossing primarily is a commercial crossing. The population of Sarnia is about 73,000 people. The population of Port Huron is less than 50,000 people. Both communities would have to grow substantially in order to affect the traveller portion of our traffic. Again, we are primarily a commercial crossing.

The Chairman: Thank you. Senators, no more questions?

Is it agreed, senators, that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill S-5?

Senator Rompkey: I have one comment related to Senator Callbeck's question. If I understand correctly, the federal government appoints the authority, and those people appointed work as volunteers. The federal government accepts no responsibility for your borrowing, but they control how much you can borrow. You might tell them that you want to borrow \$150 million and they tell you that you can borrow only \$125 million. Presumably, it is the Department of Transport that provides that information.

Mr. Elash: I am not sure. I will defer to my colleagues in Transport Canada for that answer. I can give you what we presented initially.

Senator Rompkey: Is my understanding roughly correct, then?

Mr. Elash: Yes, it is.

The Chairman: Do you want to hear from the department, Senator Rompkey?

Do you have a question, Senator Finestone?

Senator Finestone: I was not quite sure whether it is a good idea to go into clause-by-clause now or whether we should hear from Transport Canada. I listened to my colleagues' questions and the recommendations and it struck me that if the requested amount was \$150 million I do not know why we cannot ask why it should not be \$150 million.

The Chairman: We can ask them to come back.

Senator Finestone: Thank you.

La croissance de 400 p. 100 au cours des 15 dernières années nous ramène avant l'entrée en vigueur du premier accord de libre-échange et des accords subséquents de l'ALENA. L'augmentation découle du fait que ces accords fonctionnent très bien pour le commerce et indique à quel point l'ensemble des passages frontaliers, en particulier celui-ci, répondent à la demande.

Le sénateur Spivak: Avez-vous inclus des estimations de la croissance démographique de Sarnia

M. Elash: Oui.

Le sénateur Spivak: Est-ce un facteur de complication? Qu'advierait-il s'il y avait une explosion démographique à Sarnia?

M. Elash: Ce poste frontalier est principalement commercial. La population de Sarnia est d'environ 73 000 habitants. La population de Port Huron est inférieure à 50 000 habitants. Il faudrait que ces deux collectivités connaissent une croissance importante pour que cela ait une incidence sur la portion voyageur de notre circulation. Encore une fois, il s'agit d'un poste principalement commercial.

La présidente: Merci. Y a-t-il d'autres questions honorables collègues?

Les sénateurs sont-ils d'accord de passer à l'étude article par article du projet de loi S-5?

Le sénateur Rompkey: J'ai un commentaire au sujet de la question du sénateur Callbeck. Si je comprends bien, le gouvernement fédéral nomme les membres de l'Administration, et ces personnes sont bénévoles. Le gouvernement fédéral n'accepte aucune responsabilité concernant votre emprunt, mais il contrôle la somme que vous pouvez emprunter. Vous pourriez lui dire que vous voulez emprunter 150 millions de dollars et il vous dit que vous pouvez emprunter seulement 125 millions de dollars. Je suppose que c'est le ministère des Transports qui fournit cette information.

M. Elash: Je n'en suis pas certain. Je vais m'enquérir auprès de mes collègues de Transports Canada pour cette réponse. Je peux vous dire ce que nous avons demandé à l'origine.

Le sénateur Rompkey: J'ai bien compris alors?

M. Elash: Oui.

La présidente: Sénateur Rompkey, voulez-vous que les responsables du ministère soient convoqués?

Avez-vous une question, sénateur Finestone?

Le sénateur Finestone: Je ne sais pas si c'est une bonne idée de passer à l'étude article par article maintenant ou si nous devrions convoquer les responsables de Transports Canada. J'ai écouté les questions qu'ont posées mes collègues ainsi que les recommandations, et cela m'a frappée que si le montant demandé était de 150 millions de dollars, je ne sais pas pourquoi nous ne pouvons pas demander pourquoi ce n'est pas 150 millions de dollars.

La présidente: Nous pouvons les reconvoquer.

Le sénateur Finestone: Merci.

In what manner can we suggest that the Government of Canada pick up its fair share of the costs? Do we do that after we pass the bill or before? Do we send a resolution back to the minister?

The Chairman: Usually, it is dealt with by the revenue department of Transport Canada. Do you have any suggestions or recommendations, senators?

Senator Rompkey: It is something that we should do after.

The Chairman: Thank you, Mr. Elash.

Senator Rompkey, do you have a question for Ms Baird?

Senator Rompkey: Is \$125 million a reasonable amount for the borrowing cap or should the cap be \$150 million? Who determines the amount and on what basis?

Ms Baird: I can give you a bit more background in addition to what my colleague, Mr. Hicks, said before.

The amount was negotiated with officials from the Department of Transport and, specifically, officials from the Department of Finance. Their concern was twofold. They felt that \$125 million was adequate, given the fact that this is a toll facility. They were concerned that \$150 million was potentially too much exposure, from the point of view of the Government of Canada, even though it is a toll facility and technically there is no exposure for the Government of Canada. They were quite adamant that \$125 million was the cap. They were not willing to raise the limit higher than that at this time, given the size of the facility. That was the conclusion. We simply had to go ahead because we could not get support for a higher number, even though Blue Water Bridge Authority had asked us, in the first instance, for \$150 million.

Senator Rompkey: Did Transport Canada give any rationale for maintaining the cap at \$125 million?

Ms Baird: Our rationale was that we felt \$150 million was a better number because of what Blue Water needed. In fact, we had a letter from the bond company saying that the authority could support that amount. However, as I said, the Department of Finance did not agree.

Senator Rompkey: It was Finance, then.

Ms Baird: Yes, the Department of Finance is the key element in the whole issue, and they concluded that \$150 million was an amount that they did not particularly wish to have at this time. They felt that \$125 million was sufficient.

The Chairman: Before we go into clause-by-clause consideration, are there any further questions?

Thank you, Ms Baird.

De quelle façon pouvons-nous suggérer que le gouvernement du Canada assume sa juste part des coûts? Le faisons-nous avant ou après l'adoption du projet de loi? Renvoyons-nous une résolution au ministre?

La présidente: Habituellement, c'est le secteur des recettes de Transports Canada qui s'en occupe. Chers collègues, avez-vous des suggestions ou des recommandations?

Le sénateur Rompkey: Nous devrions le faire après.

La présidente: Merci, monsieur Elash.

Sénateur Rompkey, avez-vous une question à poser à Mme Baird?

Le sénateur Rompkey: Est-ce que le montant de 125 millions de dollars est raisonnable comme un taux plafond, ou devrait-il être de 150 millions de dollars? Qui détermine le montant, et en fonction de quoi?

Mme Baird: Je peux vous expliquer un peu plus le contexte, ce qui s'ajouterait à ce que mon collègue, M. Hicks, vous a dit auparavant.

Le montant a été négocié avec des responsables du ministère des Transports et, plus particulièrement, des responsables du ministère des Finances. Leur préoccupation était double. Ils estimaient que le montant de 125 millions de dollars suffisait, compte tenu du fait qu'il s'agit d'une installation à péage. Ils se demandaient si un montant de 150 millions de dollars n'était pas un trop grand risque éventuel, du point de vue du gouvernement du Canada, même s'il s'agit d'une installation à péage et si, techniquement, il n'y a aucun risque pour le gouvernement du Canada. Ils ont été plutôt intransigeants, le taux plafond était de 125 millions de dollars. Ils n'étaient pas disposés à hausser la limite à ce moment-ci, compte tenu de la taille de l'installation. C'était la conclusion. Nous avons tout simplement dû l'accepter parce que nous ne recevions aucun appui pour un montant plus élevé, même si l'Administration du pont Blue Water nous avait demandé au début 150 millions de dollars.

Le sénateur Rompkey: Est-ce que Transports Canada vous a donné une justification concernant le taux plafond de 125 millions de dollars?

Mme Baird: Selon notre analyse, un montant de 150 millions de dollars correspondait mieux aux besoins de Blue Water. De fait, nous avons reçu une lettre de la compagnie émettrice des obligations disant que l'Administration pouvait emprunter ce montant. Cependant, comme je l'ai dit, le ministère des Finances n'était pas d'accord.

Le sénateur Rompkey: C'était le ministère des Finances, alors.

Mme Baird: Oui, le ministère des Finances est au cœur de toute la question, et il est venu à la conclusion qu'un montant de 150 millions de dollars n'était pas ce qu'il voulait à ce moment-ci. Il estimait que le montant de 125 millions de dollars était suffisant.

La présidente: Avant de passer à l'étude article par article, y a-t-il d'autres questions?

Merci, madame Baird.

Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Is it agreed, honourable senators, that this bill be adopted without amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed that I report this bill to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We will report the bill to the Senate. The bill is adopted.

If you will remember, honourable senators, at our last meeting I asked Senator Spivak to read the draft report from the subcommittee on communication and to give us their evaluation of the report of the subcommittee. I am today giving copies of the draft report to Senators Finestone and Spivak so that they can report to the committee as soon as they can.

The committee adjourned.

Est-il entendu que l'adoption du titre est réservée?

Des voix: D'accord.

La présidente: Est-il entendu que l'article 1 est adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Est-il entendu que l'article 2 est adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Est-il entendu que l'article 3 est adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Le titre est-il adopté?

Des voix: Oui.

La présidente: Adopté. Honorables sénateurs, est-il entendu que le projet de loi est adopté sans amendement?

Des voix: D'accord.

La présidente: Est-il entendu que je fasse rapport du projet de loi au Sénat?

Des voix: D'accord.

La présidente: Nous ferons rapport du projet de loi au Sénat. Le projet de loi est adopté.

Si vous vous rappelez, chers collègues, à notre dernière réunion j'ai demandé au sénateur Spivak de lire le projet de rapport du Sous-comité des communications et de nous faire part de son évaluation du rapport en question. Je remets aujourd'hui des copies du projet de rapport aux sénateurs Finestone et Spivak afin qu'elles puissent en faire rapport au comité le plus tôt possible.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Brenda Baird, Director General, Surface Programs and
Divestiture;

Brian E. Hicks, Senior Analyst, Surface Divestiture;

Robert Green, Departmental General Counsel, Legal
Services.

From Blue Water Bridge Authority:

Dan M. Elash, General Manager;

Duncan McCallum, Vice-President and Director of RBC
Dominion Securities;

Ted Gibson, Consultant.

De Transport Canada:

Brenda Baird, directrice générale, Programmes de surface et
cessions;

Brian E. Hicks, analyste principal, Cession des installations
de surface;

Robert Green, avocat général du ministère, Services
juridiques.

De l'administration du pont Blue Water:

Dan M. Elash, directeur général;

Duncan McCallum, vice-président et directeur de RBC
Dominion Securities;

Ted Gibson, consultant.



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Tuesday, March 13, 2001
Wednesday, March 14, 2001

Issue No. 2

First and second meetings on:
Bill S-3, An Act to amend the Motor Vehicle
Transport Act, 1987 and to make consequential
amendments to other Acts

APPEARING:
The Honourable David Collenette, P.C., M.P.,
Minister of Transport

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mardi 13 mars 2001
Le mercredi 14 mars 2001

Fascicule n° 2

Première et deuxième réunions concernant:
Le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987
sur les transports routiers et d'autres lois
en conséquence

COMPARAÎT:
L'honorable David Collenette, c.p., député,
ministre des Transports

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Fitzpatrick
Callbeck	Johnson
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Eyton	Maheu
Finestone, P.C.	Setlakwe

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Christensen substituted for that of the Honourable Senator Milne (*March 9, 2001*).

Substitution was pending for the Honourable Senator Christensen (*March 9, 2001*).

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator Rompkey, P.C. (*March 13, 2001*).

The name of the Honourable Senator Johnson substituted for that of the Honourable Senator Spivak (*March 14, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Fitzpatrick
Callbeck	Johnson
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Eyton	Maheu
Finestone, c.p.	Setlakwe

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Christensen substitué à celui de l'honorable sénateur Milne (*le 9 mars 2001*).

Le nom d'un remplacement à venir est substitué à celui de l'honorable sénateur Christensen (*le 9 mars 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Maheu est substitué à celui de l'honorable sénateur Rompkey, c.p. (*le 13 mars 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Johnson est substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (*le 14 mars 2001*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, on Wednesday, February 7, 2001:

The Honourable Senator Robichaud, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Poulin:

That the Bill S-3, An Act to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987 and to make consequential amendments to other Acts, be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications, if and when that Committee is established.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 7 février 2001:

L'honorable sénateur Robichaud, c.p., propose, appuyé par l'honorable sénateur Poulin:

Que le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications, si et quand ce comité sera constitué.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 13, 2001

(3)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:20 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Eyton, Finestone, P.C., Fitzpatrick, Forrestall, Setlakwe and Spivak (9).

Other senator present: The Honourable Senator Poulin (1).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the committee proceeded to study Bill S-3.

APPEARING:

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES:

From Transport Canada:

Derek Sweet, Acting Director General, Road Safety Programs;

Elizabeth MacNab, Counsel, Legal Services;

Bill Elliott, Assistant Deputy Minister.

The witnesses made a presentation and answered questions.

At 11:00 a.m., it was agreed — That the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, March 14, 2001

(4)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Eyton, Finestone, P.C., Forrestall, Johnson, Maheu, Robichaud, P.C. and Setlakwe (10).

Other senator present: The Honourable Senator DeWare (1).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the committee proceeded to study Bill S-3.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 13 mars 2001

(3)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 20, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Eyton, Finestone, c.p., Fitzpatrick, Forrestall, Setlakwe et Spivak (9).

Autre sénateur présente: L'honorable sénateur Poulin (1).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité examine le projet de loi S-3.

COMPARAÎT:

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports.

TÉMOINS:

De Transports Canada:

Derek Sweet, directeur général intérimaire, Programmes de la sécurité routière;

Elizabeth MacNab, conseillère juridique, Services juridiques;

Bill Elliott, sous-ministre adjoint.

Les témoins font un exposé et répondent aux questions.

À 11 heures, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 14 mars 2001

(4)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Eyton, Finestone, c.p., Forrestall, Johnson, Maheu, Robichaud, c.p., et Setlakwe (10).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur DeWare (1).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité entame son étude du projet de loi S-3.

WITNESSES:

From Canadians for Responsible and Safe Highways:

Bob Evans, Executive Director.

From the Canadian Trucking Alliance:

Graham Cooper, Senior Vice-President;

Massimo Bergamini, Vice-President, Public Affairs.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The following witnesses submitted a brief: Canadians for Responsible and Safe Highways and Canadian Trucking Alliance.

At 7:45 p.m., it was agreed — That the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

TÉMOINS:

Des Canadiens et Canadiennes pour la sécurité routière:

Bob Evans, directeur général.

De l'Alliance canadienne du camionnage:

Graham Cooper, vice-président principal;

Massimo Bergamini, vice-président, Affaires publiques.

Les témoins font un exposé, puis répondent aux questions.

Les témoins qui suivent ont déposé un mémoire: les Canadiennes et Canadiens pour la sécurité routière et l'Alliance canadienne du camionnage.

À 19 h 45, il est entendu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 13, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:20 to study Bill S-3, an Act to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987 and to make consequential amendments to other acts.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: We shall start the meeting. We are studying today Bill S-3, an Act to amend Motor Vehicle Transport Act, 1987 and to make consequential amendments to other acts.

[*English*]

Appearing before us today are the Honourable David Collenette, Minister of Transport, Mr. Derek Sweet, Acting Director General, Road Safety Programs, Ms Elizabeth MacNab, Legal Counsel and Mr. Bill Elliott, Assistant Deputy Minister. Welcome to all.

[*Translation*]

Mr. David Collenette, Minister of Transport: Thank you, Madam Chair, for allowing me this opportunity to speak to Bill S-3, an Act to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987.

[*English*]

I will stress some key points of the bill and then summarize, after which I will be pleased to answer questions. However, the officials who are with us today are much more knowledgeable about the technical details of this bill than I am.

Without this act, the provincial governments would not have the constitutional authority to regulate truck and bus companies that operate beyond the boundaries of a province.

There is an interesting anomaly here. In 1954, there was a decision of the Judicial Committee of the Imperial Privy Council, which was the forerunner to the Supreme Court, on a reference made prior to the Supreme Court's establishment in 1949. They ruled that the federal government has constitutional authority on interprovincial truck and bus regulation. The minister at the time, Mr. C. D. Howe, did not want any part of it, and, as a consequence, the entire 50 years of having this power that was given to us by the court has been era in which we have tried to delegate everything to the provinces. Parliament passes its statutory obligations but delegates everything to the provinces and everything is done with consensus. I say that as an aside. This has caused some issues that need to be discussed more and more in Parliament. One of those issues is the need by stakeholder groups — the truck industry in particular, even in Quebec — for a stronger assertion of a power that the federal government did not think it had, or accepted reluctantly as a judicial decision and has, by and large, delegated to the provinces.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 13 mars 2001

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 20 pour étudier le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Nous allons débiter la réunion. À notre agenda, nous avons le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence.

[*Traduction*]

Les témoins qui comparaissent devant nous aujourd'hui sont l'honorable David Collenette, ministre des Transports, M. Derek Sweet, directeur général intérimaire, Programmes de la sécurité routière, Mme Elizabeth MacNab, conseillère juridique et M. Bill Elliott, sous-ministre adjoint. Soyez tous les bienvenus.

[*Français*]

M. David Collenette, ministre des Transports: Je vous remercie, madame la présidente. Il me fait grand plaisir de vous parler ce matin du projet de loi S-3, visant à modifier la Loi de 1987 sur les transports routiers.

[*Traduction*]

Tout d'abord, j'aimerais élaborer sur certains éléments clés du projet de loi. Après cela, je vous résumerai brièvement le projet de loi et il me fera plaisir de répondre ensuite à vos questions. Toutefois, les fonctionnaires qui m'accompagnent aujourd'hui connaissent beaucoup mieux que moi les détails techniques de cette mesure.

Sans cette loi, les gouvernements provinciaux n'auraient pas le pouvoir constitutionnel de réglementer les entreprises de transport par camion et par autocar qui exercent leurs activités au-delà des limites d'une province.

Il y a là une anomalie intéressante. En 1954, le Comité judiciaire du Conseil privé du Royaume-Uni, l'ancêtre de la Cour suprême, s'est prononcé sur un renvoi qui précédait la création de la Cour suprême en 1949. Il a estimé que c'est au gouvernement fédéral que la Constitution reconnaissait le pouvoir de réglementer le camionnage et le transport par autocar entre les provinces. Le ministre de l'époque, M. C.D. Howe, ne voulait pas en entendre parler si bien qu'au cours des 50 années, pendant lesquelles ce pouvoir nous a été conféré par la Cour suprême, nous avons essayé de tout déléguer aux provinces. Le Parlement s'acquitte de ses obligations législatives, mais délègue tout aux provinces et tout se fait avec l'accord de toutes les parties. Soit dit en passant, cela a suscité certains problèmes dont il faut discuter de plus en plus au Parlement. L'un de ces problèmes est le besoin qu'éprouvent les parties prenantes et surtout l'industrie du camionnage, même au Québec, d'affirmer plus énergiquement un pouvoir que le gouvernement fédéral ne pensait pas avoir ou qu'il a accepté à son corps défendant à la suite d'une décision judiciaire et qu'il a, dans une large mesure, délégué aux provinces.

[Translation]

The Act addresses trucking and bus transport, both of which are vital parts of our transportation system. Trucking is a \$40 billion industry and is an essential component of Canada's economy. Intercity and charter bus transport is a smaller sector which nevertheless offers a very important service to many Canadians and foreign visitors.

The prominence of this road transport activity brings with it a continuing need to improve safety. This is necessary in view of the very significant growth in heavy truck traffic and to improve road safety. The 500 fatalities and 11,000 serious injuries that occur each year in Canadian road accidents involving heavy commercial vehicles remain a very serious challenge to all governments.

[English]

Even though a high proportion of the motor carrier activity is across provincial boundaries and is, therefore, a federal responsibility, the government is convinced that regulation by provincial governments is the most effective way to achieve national safety objectives. Again, I depart from my text to say that, while obviously we agree that the provinces should have the regulatory competence in this area, in effect, discharging Parliament's obligation, this cannot be used as an impediment to devise truly national standards. You can be sure that there will be a debate on this particular issue.

The bill continues the tradition of delegating the federal authority to the provincial governments, but, further, it has the objective that the regulatory regime must be focused on safety performance assessments based on the National Safety Code for motor carriers. That code comprises a set of 15 standards developed through a consensus process by federal-provincial committees. The process also involves industry and public interest groups. The regulation of motor carriers is therefore based on partnership and cooperation.

Specific clauses of the bill warrant some comment. Many of the clauses are little changed from the previous bill, which we introduced in respect of the bus deregulation issue; however, although they show little change from the existing act, they are required as essential updating. That is why we included them in the bill.

Key changes include the new "Objectives" section at the beginning of the bill, to which I have already referred, and the collecting of all regulatory powers in the new section 16.1.

Clause 5, new section 7 of the act, is the hinge around which the rest of the bill operates. Section 7 requires all extra-provincial motor carriers to have a "safety fitness certificate" issued by a provincial authority. An extra-provincial motor carrier must have the safety fitness certificate required by federal legislation, but all

[Français]

La loi touche le transport par camion et par autocar, les deux modes constituant des éléments vitaux de notre système de transport. Le camionnage est une industrie de 40 milliards de dollars et il est une composante essentielle de l'économie canadienne. Le transport interurbain et d'affrètement par autocar est un secteur plus modeste qui offre néanmoins un service très important à bon nombre de visiteurs canadiens et étrangers.

L'importance de cette activité de transport routier oblige à améliorer sans cesse la sécurité. Ceci est nécessaire en raison de la croissance très importante du trafic des poids lourds et pour améliorer la sécurité routière. Les 500 pertes de vie et les 11 000 cas de blessures graves qui surviennent chaque année dans des collisions mettant en cause des poids lourds demeurent un défi très sérieux pour tous les gouvernements.

[Traduction]

Bien qu'une grande partie des activités des transporteurs routiers se déroulent d'une province à une autre et que, par conséquent, elles sont de responsabilité fédérale, le gouvernement est d'avis que la réglementation par les gouvernements provinciaux est le moyen le plus efficace d'atteindre les objectifs de sécurité nationaux. Je m'écarte encore une fois de mon texte pour dire que, même si nous convenons évidemment que les provinces devraient avoir le pouvoir de réglementation dans ce domaine, ce qui déchargerait le Parlement de ses obligations, cela ne doit pas servir de prétexte pour ne pas établir de normes vraiment nationales. Soyez certains qu'il y aura un débat sur cette questions.

Ce projet de loi poursuit donc la tradition de la délégation du pouvoir fédéral dans ce secteur aux gouvernements provinciaux. En outre, le projet de loi a comme objectif que le régime réglementaire de sécurité soit axé sur les évaluations du rendement en matière de sécurité fondées sur le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers. Ce code est un ensemble de 15 normes élaborées grâce à un consensus par des comités fédéraux-provinciaux. Ce processus implique également des représentants de l'industrie et des groupes d'intérêt public. La réglementation des transporteurs routiers est donc fondée sur le partenariat et la collaboration.

J'aimerais maintenant attirer votre attention sur certaines dispositions précises du projet de loi. Bon nombre de dispositions du projet de loi sont très peu différentes du projet de loi précédent que nous avions déposé pour la réglementation du transport par autocar; néanmoins, si elles sont peu différentes de la loi existante, une mise à jour s'imposait. Voilà pourquoi elles ont été incluses dans le projet de loi.

Les changements les plus importants comprennent la nouvelle partie sur les «objectifs» au début du projet de loi, à laquelle j'ai déjà fait référence, et le regroupement de tous les pouvoirs réglementaires dans le nouvel article 16.1.

La disposition 5, le nouvel article 7 de la loi, constitue une charnière autour de laquelle le reste du projet de loi s'articule. L'article 7 exige que tous les transporteurs routiers extraprovinciaux détiennent un «certificat d'aptitudes en matière de sécurité» émis par une autorité provinciale. Le transporteur

other aspects of the regulations and administration are under provincial law. As a result, the motor carrier deals with only one level of regulation, and that is by the motor carrier's own provincial government.

[Translation]

Section 8 of the Act authorizes provincial authorities to issue "safety fitness certificates" according to the regulations.

Since the trucking and motor coach industries are largely national and international rather than local or provincial, it is essential that their safety regulation be consistent across the country and compatible with regulation in the U.S. and Mexico.

This is where we come back to the National Safety Code for Motor Carriers.

[English]

As stated in the objectives section, the safety regime is focused on safety performance assessments based on the national safety code for motor carriers. The intent of the government is that the regulations referred to in clause 8 incorporate by reference National Safety Code Standard 14, "Safety Rating". The safety rating standard, like all other National Safety Code standards, has been developed through a consensus process involving federal-provincial committees as well as industry and public interest groups. The federal act and regulations will therefore require safety fitness certificates to be issued by the provincial authorities according to a consensus standard that they themselves have developed and agreed to.

In this way, motor carriers operating anywhere in Canada will be subject to the same regime of safety regulation, and a safety fitness certificate issued by any provincial authority will be a permit to operate anywhere in Canada. I think that that is a good move.

That whole process only works, however, if all of the provinces issue safety fitness certificates according to the agreed standard. Since the national safety code is a consensus document, it can be assumed that all provincial authorities will indeed function according to the national regime. However, should an individual province decide not to issue safety fitness certificates according to the standard, then the national regime would break down. Clause 9 of the bill therefore provides for this unlikely event by allowing the Minister of Transport, in consultation with his provincial colleagues, to withdraw the authority that is otherwise automatically given to a provincial authority.

extraprovincial doit détenir le certificat d'aptitude en matière de sécurité requis en vertu de la législation fédérale, mais tous les autres aspects de la réglementation et de l'administration relèvent de la législation provinciale. En conséquence, le transporteur routier ne traite qu'avec un seul niveau de réglementation, soit son propre gouvernement provincial.

[Français]

L'article 8 de la loi autorise les autorités provinciales à émettre des «certificats d'aptitude en matière de sécurité» en vertu de la réglementation.

Comme les industries du camionnage et des autocaristes sont en grande partie nationales et internationales, plutôt que locales ou provinciales, il est essentiel que la réglementation en matière de sécurité soit uniforme à la grandeur du pays et compatible avec les réglementations américaine et mexicaine. C'est pourquoi le gouvernement fédéral doit jouer un grand rôle dans le domaine de la réglementation pour les camionneurs.

C'est ici que nous revenons au Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers.

[Traduction]

Tel que mentionné dans la partie sur les objectifs, le régime de sécurité est axé sur les évaluations du rendement en matière de sécurité fondées sur le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers. L'intention du gouvernement est que la réglementation, à laquelle il est fait référence dans l'article 8, incorpore par renvoi la norme 14 du Code canadien de sécurité, «Cotes de sécurité». La norme sur les cotes de sécurité a été élaborée, comme toutes les autres normes nationales du Code de sécurité, par le biais d'un consensus impliquant des comités fédéraux-provinciaux et également l'industrie et des groupes d'intérêt public. La loi et les règlements fédéraux exigeront par conséquent que des certificats d'aptitude en matière de sécurité soient émis par les autorités provinciales conformément à une norme consensuelle qu'elles ont elles-mêmes élaborée et sur laquelle elles se sont entendues.

De cette façon, les transporteurs routiers qui exercent leurs activités n'importe où au Canada seront assujettis à la même réglementation sur la sécurité et un certificat d'aptitude en matière de sécurité délivré par toute autorité provinciale constitue un permis d'exploitation valable partout au Canada. Je crois que c'est une mesure positive.

Tout ceci ne fonctionne, bien sûr, que si toutes les provinces délivrent les certificats d'aptitude en matière de sécurité conformément à la norme convenue. Étant donné que le Code canadien de sécurité est un document consensuel, on peut supposer que toutes les autorités provinciales fonctionneront effectivement selon le régime national. Si toutefois une province décidait de ne pas délivrer de certificats d'aptitude en matière de sécurité conformément à la norme, le régime national s'effondrerait. L'article 9 du projet de loi prévoit donc une mesure pour ce cas peu probable en permettant au ministre des Transports, de concert avec ses collègues provinciaux, de retirer les pouvoirs qui sont autrement automatiquement cédés à une autorité provinciale.

I do not want to raise constitutional hackles here, but the fact is that for 50 years we have been delegating these authorities, even though the federal government has had the constitutional authority to act unilaterally, and given the amount of cross-border truck traffic — North American traffic, NAFTA traffic — we believe we must move to a coherent national standard.

In concluding, Madam Chair, I would just point out that the bill provides a solid framework for provincial governments to regulate extra-provincial motor carriers according to a national standard developed through consensus.

[Translation]

In this way, safety regulation of extra-provincial trucking and bus transport is delegated to provincial governments — the governments that are best equipped to enforce and administer regulations for the many thousands of vehicles and operators using their roads.

Delegation of regulation of these vital national industries is based on a national framework that sets out to ensure consistent regulation in all parts of the country. The end result, Madam Chair, is to move us ever closer to achieving our vision of having the safest roads in the world.

[English]

The Chairman: Could you tell us how the environmental question was dealt with in the process that led to the proposed changes? Did you deal with it?

Mr. Collette: That is a detailed issue that I would need to pass on to my officials, because they were involved in the negotiations with the provinces.

Mr. Derek Sweet, Acting Director General, Road Safety Programs, Transport Canada: Honourable senators, the bill contains a provision in the regulation-making powers to ascribe some consistency to operating emission regulations of extra-provincial vehicles. I could refer to the precise clause now or I could do so later, if you like.

However, in general, there is a provision under the regulation-making powers for the federal government to effect some consistency over the operating emissions that are produced by extra-provincial vehicles. This is in recognition that Ontario and B.C. — I believe they are the only two provinces at the moment — have enacted, for certain portions of their provinces, emission regulations for heavy vehicles. In the United States, some states have done the same.

In the future, it may be necessary to achieve some consistency in the area. Therefore, the bill does provide for this ability in the regulation-making provisions.

Senator Forrestall: Welcome, minister. I have some broad general questions that are based largely on your observations of a few moments ago. I must say that I have an overall sadness about taking this next step. I have been around long enough to have gone through a few of these changes. Every time we went through

Je ne veux pas susciter ici de conflits constitutionnels, mais le fait est que depuis 50 ans, nous avons délégué ces pouvoirs, même si la Constitution conférait au gouvernement fédéral le pouvoir d'agir unilatéralement. Vu l'importance du transport transfrontière par camion, le trafic nord-américain, le trafic de l'ALENA, nous croyons devoir passer à une norme nationale cohérente.

En conclusion, madame la présidente, le projet de loi fournit un cadre solide permettant aux gouvernements provinciaux de réglementer les transporteurs extraprovinciaux conformément à une norme nationale élaborée par consensus.

[Français]

De cette façon, la responsabilité de la réglementation de la sécurité des entreprises extraprovinciales de transport par camion et autocar est déléguée aux gouvernements provinciaux qui sont les mieux en mesure de mettre en application et d'administrer la réglementation en ce qui a trait aux plusieurs milliers de véhicules commerciaux et d'exploitants qui empruntent leurs routes.

La délégation de la réglementation de ces industries nationales vitales est basée sur un cadre national qui vise à assurer une réglementation uniforme dans toutes les parties du pays. Le résultat visé est de nous approcher encore plus près de la réalisation de notre vision d'avoir les routes les plus sûres au monde.

[Traduction]

La présidente: Pourriez-vous nous dire comment la question de l'environnement a été abordée dans le processus qui a mené aux changements proposés? L'avez-vous examinée?

M. Collette: C'est une question détaillée à laquelle je demanderais à mes fonctionnaires de répondre, car ils ont participé aux négociations avec les provinces.

M. Derek Sweet, directeur général intérimaire, Programmes de la sécurité routière, Transports Canada: Honorables sénateurs, le projet de loi contient une disposition, dans les pouvoirs de réglementation, qui permet de prévoir des normes à l'égard des gaz d'échappement des véhicules de transport routier extraprovincial. Je pourrais vous citer cette disposition ou le faire plus tard, si vous le désirez.

Quoi qu'il en soit, il y a, dans le cadre des pouvoirs de réglementation du gouvernement fédéral, une disposition qui permet d'établir des normes en ce qui concerne les rejets de polluants de ces véhicules. Cela tient compte du fait que l'Ontario et la Colombie-Britannique — je crois que ce sont les deux provinces pour le moment — ont adopté, pour certaines régions de leur territoire, des règlements pour les gaz d'échappement des véhicules lourds. Certains États américains en ont fait autant.

À l'avenir, il sera peut-être nécessaire d'avoir une certaine uniformité dans ce domaine. Le projet de loi prévoit cette possibilité dans le cadre des dispositions de réglementation.

Le sénateur Forrestall: Bonjour, monsieur le ministre. J'ai quelques questions générales à vous poser à la suite des observations que vous venez de faire. Je dois dire que j'éprouve une certaine tristesse. Je suis ici depuis suffisamment longtemps pour avoir assisté à plusieurs changements de ce genre. Chaque

a **change**, we were assured that each step was a step towards a national transportation safety code that you could put in your hand and throw in the cab of a truck, as opposed to something that would be spread over a dozen different offices from St. John's to Victoria. It would be there, and could be used throughout the system. However, that did not happen.

We still do not have a national transportation safety code. We have a loose bringing together of various provincial efforts to improve safety and to improve the conditions that promote safety, such as making good highways and "smarter" highways and attacking the problem of drinking drivers, and so on.

Why have you not taken the opportunity now, with the new millennium and the breath of renewal in the air, to get the horse out in front of the cart? The cart is still pushing the horse. Safety is what we are after.

We have respect for the commercial requirements, and we must maintain respect for the human resources environment. We must do a lot of things to achieve the objective of having safe highways.

Why do we rely on a consensus document? A consensus document does not, in my judgment, constitute a national transportation safety code. Consensus changes with changing personalities. When you throw a government out and put a new government in, an ambitious Minister of Transport may want something changed through consensus. Consensus is an evolving and living thing, and in that sense it is good, but it is not fixed; it is not permanent; it does not have the force of constitutional law, good statute law.

Can you tell me why you proceeded in this way? Was there some reason for it or was it merely a preoccupation with national matters?

Mr. Collenette: Madam Chair, Senator Forrestall makes a very valid point, and based on his intervention, I think that his thinking is the same as mine. There is a bit of frustration here that we do not assert more strongly the national safety regime.

To paraphrase the Red Rose tea ad, only in Canada would we have a situation where the provinces regulate load transportation within their borders. In 1952, the decision was made that a federal government could regulate inter-provincial bus and truck regulations, but even though the federal government has the right to impose a national safety code, and this bill enhances that right of the federal government and the federal minister to do that, the problem is that we want to make sure that there is a consensus because there is, in effect, a danger of having two codes, because the provinces regulate everything within their borders, and we do not want that to be at variance with a federal regulation. That is why we have gone by consensus.

Over time, it will be more and more difficult for provinces to be recalcitrant on the National Safety Code, which is, as you correctly point out, a consensual document, because of the impact of cross-border trade. More and more trade is being done by

fois qu'on nous a proposé un changement, on nous a assuré que c'était un pas vers un code national de sécurité des transports qui pourrait servir à tout le monde au lieu de dépendre d'une douzaine de bureaux différents répartis de St. John's à Victoria. Ce code devait pouvoir servir surtout le réseau routier. Mais ce n'est pas ce qui s'est passé.

Nous n'avons toujours pas de code national de sécurité des transports. Nous avons un ensemble d'initiatives provinciales diverses visant à améliorer la sécurité et les conditions propices à la sécurité, par exemple en construisant de bonnes routes et en s'attaquant au problème de la conduite avec facultés affaiblies.

Pourquoi n'avez-vous pas saisi cette occasion, avec l'arrivée du nouveau millénaire et d'une nouvelle bouffée d'air frais, pour mettre les boeufs devant la charrue? Vous continuez à mettre la charrue avant les boeufs. Nous recherchons tous la sécurité.

Nous respectons les exigences commerciales et nous devons respecter nos ressources humaines. Nous avons beaucoup de choses à faire pour atteindre l'objectif de la sécurité routière.

Pourquoi se fier à un document résultant d'un consensus? Selon moi, ce genre de document ne constitue pas un code national de sécurité des transports. Les consensus évoluent lorsque les équipes changent. Lorsqu'un gouvernement cède la place à un autre et qu'il se retrouve avec un ministre des Transports ambitieux, ce dernier peut vouloir changer les choses par consensus. Le consensus est une chose vivante en pleine évolution et c'est donc positif, mais ce n'est pas fixe, ce n'est pas permanent. Un consensus n'a pas la même force qu'une loi constitutionnelle, qu'une bonne loi.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous avez procédé de cette façon? Aviez-vous une raison précise de le faire ou est-ce simplement parce que vous vous préoccupez des questions nationales?

M. Collenette: Madame la présidente, le sénateur Forrestall a présenté un excellent argument et je crois que nous partageons le même point de vue lui et moi. Il est quelque peu décourageant que nous n'affirmions pas de façon plus énergique le régime national de sécurité des transports.

Pour paraphraser la publicité pour le thé Red Rose, c'est seulement au Canada que les provinces réglementent le transport routier à l'intérieur de leurs frontières. En 1952, on a décidé que le gouvernement fédéral pouvait réglementer le transport par autocar et par camion entre les provinces. Mais même si le gouvernement fédéral a le droit d'imposer un code de sécurité national et ce projet de loi confirme ce droit pour le gouvernement fédéral et le ministre fédéral, nous voulons nous assurer qu'un consensus existe, faute de quoi nous risquons d'avoir deux codes étant donné que les provinces réglementent tout ce qui se passe à l'intérieur de leurs frontières et que nous ne voulons pas que le règlement diffère de la réglementation fédérale. Voilà pourquoi nous avons procédé de façon consensuelle.

Avec le temps, les provinces auront de plus en plus de difficulté à s'opposer au Code canadien de sécurité qui, comme vous l'avez fort bien souligné, est un document résultant d'un consensus compte tenu des répercussions du commerce transfrontière. Une

trucks. In fact, I think about 70 per cent of our trade with the United States is with trucks, and then there is interprovincial trucking, as well.

This bill moves it along as well as we can. I will be discussing with my officials moving even further because we have the stakeholders onside. We have the stakeholders asking the federal government to assert its jurisdiction, and doing so strongly. We have it coming from the major trucking groups in Quebec, which is traditionally the province that most jealously guards its constitutional prerequisites.

I agree with you, senator. I do not think that you should be disheartened, because I believe this moves it along to some considerable degree. Hopefully, we will have a further assertion of our power as the next year goes on, after I meet with my new colleagues. They are changing all the time at the provincial level, but we will be meeting in the fall and I will be raising this item.

Senator Forrestall: Just so long as it is not like the replacement for the Sea King.

Senator Callbeck: The minister will enter into an agreement with each of the provinces. That is the same agreement on the safety code?

Mr. Collenette: Yes.

Senator Callbeck: Is there a time frame for when the provinces must have this implemented?

Mr. Collenette: I will let Mr. Elliott answer all of the details.

Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada: As the minister referred to in his remarks, there are 15 existing standards. The standards are agreed to federally and provincially, and then are brought into force by regulations at both the federal level and the provincial level — at the federal level to deal with interprovincial issues, which is our jurisdiction, and at the provincial level to deal with matters within provincial jurisdiction. The idea is that there would be one set of rules with respect to trucking, generally.

Perhaps Mr. Sweet could be of assistance on the topic of timing.

Mr. Sweet: This bill deals most particularly with National Safety Code Standard 14, Safety Ratings. The minister confirmed that in his remarks this morning.

NFC 14, Safety Ratings, is a new standard that is currently being implemented by the provinces. We anticipate that the safety rating standard will be implemented in the provinces substantially this year. It is a complex standard that requires a great amount of gathering, analyzing and sharing of data between jurisdictions, and indeed, in the future, between countries. It requires a good deal of systems work.

Transport Canada has provided \$7 million to the provinces for this fiscal year. The provinces are using that money very wisely. They are revamping their systems and, in some cases, developing

partie **de plus en plus** importante des échanges commerciaux se fait **par camion**. En fait, je pense qu'environ 70 p. 100 de notre commerce avec les États-Unis se fait par camion et il y a aussi le camionnage interprovincial.

Ce projet de loi fait avancer les choses dans toute la mesure du possible. Je vais voir avec mes fonctionnaires si nous pouvons aller encore plus loin étant donné que les parties prenantes nous appuient. Elles demandent au gouvernement fédéral d'affirmer son champ de compétence et cela énergiquement. C'est ce que réclament les principaux groupes de camionnage du Québec, la province qui traditionnellement veille le plus jalousement sur ses pouvoirs constitutionnels.

Je suis d'accord avec vous, sénateur. Vous n'avez pas lieu d'être découragé, car je crois que cette mesure fait progresser les choses dans une très large mesure. J'espère que nous affirmerons davantage nos pouvoirs au cours de l'année qui vient lorsque j'aurai rencontré mes nouveaux collègues. Ils changent tout le temps au niveau provincial, mais nous nous rencontrerons cet automne et c'est une question que je vais soulever.

Le sénateur Forrestall: Du moment que ce n'est pas pour le remplacement du Sea King.

Le sénateur Callbeck: Le ministre va conclure une entente avec chacune des provinces. Il s'agit de la même entente concernant le code de sécurité?

M. Collenette: Oui.

Le sénateur Callbeck: Les provinces ont-elles un certain délai pour mettre ce code en oeuvre?

M. Collenette: Je vais laisser M. Elliott vous fournir tous les détails.

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité, Transports Canada: Comme le ministre l'a mentionné dans sa déclaration, il y a 15 normes. Ces normes ont été approuvées par le gouvernement fédéral et les provinces et elles entrent en vigueur par voie de règlement à la fois au niveau fédéral et au niveau provincial. Le fédéral s'occupe des questions interprovinciales qui sont de notre ressort, tandis que la province s'occupe des questions qui entrent dans son champ de compétence. Il n'y aura plus qu'une série de règlements s'appliquant au camionnage en général.

M. Sweet pourrait peut-être vous parler des délais.

M. Sweet: Ce projet de loi porte plus particulièrement sur la norme 14 du Code canadien de sécurité concernant les cotes de sécurité. Le ministre l'a confirmé dans ses propos de ce matin.

CCS 14, Cotes de sécurité, est une nouvelle norme que les provinces sont en train de mettre en oeuvre. Nous nous attendons à ce que la norme des cotes de sécurité soit mise en oeuvre en grande partie cette année. C'est une norme complexe qui exige la collecte, l'analyse et l'échange de nombreuses données entre les provinces et même, à l'avenir, entre les pays. Cela nécessite beaucoup de travail.

Transports Canada a accordé aux provinces 7 millions de dollars pour l'exercice en cours. Les provinces utilisent cet argent à très bon escient. Elles modernisent leurs systèmes et, dans

new systems in order to permit the sharing of this safety performance data.

That is the long answer. The short answer to your question, senator, is that we anticipate that the safety ratings systems in the various jurisdictions will be substantially up and running this year, 2001. There will be some fine tuning to be done in the next calendar year certainly, but the provinces, we are told, are making good progress in that regard.

Senator Callbeck: When these safety ratings are up and running, will it be possible for the public to compare one trucking company with another?

Mr. Sweet: That is correct. The rating scheme that has been agreed to is for full rating. A carrier, based on its performance, will be rated as "satisfactory", as "satisfactory unaudited", which simply means that the on-road performance of the carrier is good but that there has not been an audit of that carrier's facility, or as "conditional", which is the rating that would be applied when problems exist with a carrier. In that case the carrier and the province would sit down and mutually agree that there are problems, and they would work out a plan to fix those deficiencies. That carrier would be closely monitored until the deficiencies were remedied. Should the deficiencies not be remedied, the carrier could be assigned an "unsatisfactory" rating and would then be taken off the road.

The benefit of a nationally consistent system is that a carrier would be rated in the same way in every province so that similar performance by a carrier would net the same rating in every province.

Senator Spivak: I regret very much that the minister only has a short period of time to spend with us, because in my opinion it is not details but policy questions that are important here.

It seems to me, Mr. minister, that you are reluctant to consider, or are not thinking of, the urgency of having a National Safety Code and what that might entail. The fact is that, each year, 600 people are killed and 12,000 are injured in some 40,000 truck crashes. That is a disgrace.

There is a lot of interprovincial trucking. About 79 or 80 per cent of it is done by trucking firms hired extra-provincially. Furthermore, Mexican trucks will also soon be driving up here and using our highways, because the President of the United States has said that he will lift the ban against Mexican trucks going into the United States. I think it is obvious that we will see a huge influx of traffic from Mexico. We know that the standards in Mexico are lower than ours. Therefore, we may have a large number of trucks on the road that do not meet our safety standards.

You could be a hero if you went urgently forward and enforced safety standards. What is the federal department for, if not for extra-provincial and international regulations over trucking?

Just look at the figures. Look at the number of accidents that come from trucks.

certain cas, elles élaborent de nouveaux systèmes pour permettre le partage de ces données sur la sécurité.

Voilà la réponse détaillée. Pour vous répondre plus brièvement, sénateur, nous nous attendons à ce que les systèmes d'évaluation de la sécurité des diverses provinces soient largement mis en place cette année, en 2001. Il y aura certainement quelques améliorations à apporter au cours de la prochaine année civile, mais d'après ce qu'on nous a dit, les provinces réalisent des progrès substantiels à cet égard.

Le sénateur Callbeck: Quand ces cotes de sécurité seront mises en place, le public pourra-t-il comparer les entreprises de camionnage les unes avec les autres?

M. Sweet: En effet. Le système d'évaluation qui a été approuvé accordera une cote globale. En fonction de ses résultats, un transporteur sera coté «satisfaisant», «satisfaisant non vérifié», ce qui veut simplement dire que ses résultats sur route sont bons, mais qu'on n'a pas vérifié ses installations ou «conditionnel», la cote qui s'appliquera en cas de problèmes. Dans ce dernier cas, le transporteur et la province discuteront ensemble, conviendront mutuellement de l'existence de certains problèmes et mettront au point un plan pour y remédier. Le transporteur sera surveillé de près jusqu'à ce qu'il ait remédié aux lacunes. S'il ne le fait pas, il pourrait se voir attribuer la cote «insatisfaisant» et perdre son permis.

L'avantage d'un système uniforme à l'échelle nationale est qu'un transporteur sera coté de la même façon dans chaque province si bien que, pour le même rendement, il obtiendra la même cote dans toutes les provinces.

Le sénateur Spivak: Je regrette vivement que le ministre n'ait que peu de temps à nous consacrer, car je crois que ce ne sont pas les détails, mais les questions de politique qui sont importantes ici.

Monsieur le ministre, j'ai l'impression que vous hésitez à reconnaître l'urgence de nous doter d'un code de sécurité national avec ce que cela représente. Le fait est que chaque année 600 personnes perdent la vie et 12 000 sont blessées suite à 40 000 accidents de camions. C'est honteux.

Il y a beaucoup de camionnage interprovincial. Environ 79 ou 80 p. 100 de ce transport est fait par des entreprises de camionnage embauchées à l'extérieur de la province. De plus, les camions mexicains vont bientôt venir sur nos routes, car le président des États-Unis a déclaré qu'il lèverait l'interdiction qui les empêchent de se rendre aux États-Unis. Il me paraît évident que nous assisterons à un afflux considérable de camions du Mexique. Nous savons que les normes mexicaines sont inférieures aux nôtres. Nous risquons donc d'avoir sur nos routes un grand nombre de camions qui ne répondront pas à nos normes de sécurité.

Vous pourriez vous faire le champion de cette cause en vous dépêchant de faire appliquer les normes de sécurité. À quoi sert le ministre fédéral si ce n'est à réglementer le camionnage extraprovincial et international?

Il suffit de voir les chiffres. Il suffit de voir le nombre d'accidents causés par les camions.

Madam Chair, as the minister is leaving shortly, perhaps I could be allowed to put all my questions into one.

Mr. Minister, this bill eliminates the requirement for you report to Parliament. Why is that? In short, why are you not bulldozing ahead with this, like a white knight and a hero? Second, why does this bill eliminate the requirement for you to report to Parliament? If you were going to be here for a longer period of time, I would have at least ten more questions.

Mr. Collenette: I am certainly willing to come back, but because I have to attend a NAFTA meeting in Uruguay, I must leave right after Question Period. For that reason, this was the only time that we could meet. However, I am prepared to come back at any time.

The senator talks about my being a hero. I have taken on a lot of tough files in the seven or eight years since I came back into Parliament. Being heroic in politics is very difficult. It is one thing to take on tough issues and succeed; it is another thing to take on tough issues and get mired in rancour, especially when dealing with the provinces.

There is urgency with this, and we have pushed the provinces on it. However, the fact of the matter is that we must respect the Constitution. As I have said in response to Senator Forrestall, we do not want to have two sets of rules. We do not want to have provinces not cooperating. We are pushing them as far as we can. Perhaps we should be more assertive, as time goes on.

I am glad that we have the support of the official opposition on this, because that will help us as we go forward.

The senator talked about the fact that Mexican trucks will come to Canada. One impediment to that process is that those trucks must meet U.S. standards before they ever come to Canada — standards that are quite rigorous, as you know.

Senator Spivak: Yes, but I read recently that President Bush will lift that requirement.

Mr. Collenette: Good luck. I am not sure that he has the authority to do that. We believe that Mexican trucks destined for Canada will certainly have to meet U.S. and Canadian standards. We will not have flawed vehicles on our highways. I agree with you on the need for urgency, and for the reasons that you state.

You mentioned that we would not be reporting to Parliament, and you asked why; the fact of the matter is that there will be a report to the Council of Ministers. Perhaps that is not good enough in your view, and possibly my officials can explain why we did not include a parliamentary report. However, if it goes to the Council of Ministers then it is reported through the Minister of Transport to Parliament. The Minister of Transport can then be questioned at the time of the Estimates. Indeed, at any time the Senate could summon me to talk about these particular issues.

Madame la présidente, comme le ministre nous quitte bientôt, peut-être pourriez-vous me permettre de poser toutes mes questions en même temps.

Monsieur le ministre, ce projet de loi vous dispense de l'obligation de faire rapport au Parlement. Pourquoi? Autrement dit, pourquoi ne vous lancez-vous pas dans une charge héroïque? Deuxièmement, pourquoi ce projet de loi vous dispense-t-il de faire rapport au Parlement? Si vous restiez plus longtemps, j'aurais au moins une dizaine d'autres questions à poser.

M. Collenette: Je suis certainement prêt à revenir, mais comme je dois assister à une réunion de l'ALENA en Uruguay, je dois partir aussitôt après la période des questions. C'était donc le seul moment où je pouvais vous rencontrer. Je suis toutefois prêt à revenir n'importe quand.

Le sénateur dit que je devrais me faire le champion de cette cause. J'ai été chargé d'un tas de dossiers complexes depuis mon retour au Parlement, il y a sept ou huit ans. L'héroïsme est très difficile en politique. Si vous réussissez à défendre un dossier difficile, très bien, mais quand vous suscitez des rancœurs, surtout dans vos rapports avec les provinces, c'est une autre question.

C'est un problème urgent et nous avons pressé les provinces d'agir. Néanmoins, le fait est que nous devons respecter la Constitution. Comme je l'ai dit en répondant au sénateur Forrestall, nous ne voulons pas avoir deux séries de règles. Nous ne voulons pas que les provinces refusent de coopérer. Nous les poussons au maximum. Peut-être devrions-nous nous affirmer davantage.

Je me réjouis d'avoir l'appui de l'opposition officielle à ce sujet, car cela nous aidera à progresser.

Le sénateur a parlé de l'arrivée des camions mexicains au Canada. Une chose qui pourrait les en empêcher est que ces camions doivent se conformer aux normes américaines avant même d'arriver au Canada et ces normes sont assez rigoureuse, comme vous le savez.

Le sénateur Spivak: Oui, mais j'ai lu récemment que le président Bush allait lever ces exigences.

M. Collenette: Bonne chance. Je ne suis pas certain qu'il ait le pouvoir de le faire. Nous croyons que les camions mexicains à destination du Canada devront certainement respecter les normes américaines et canadiennes. Nous n'aurons pas de véhicules en mauvais état sur nos routes. Je suis d'accord avec vous quant à la nécessité d'agir de toute urgence pour les raisons que vous avez énoncées.

Vous avez dit que nous ne ferions pas rapport au Parlement et vous avez demandé pourquoi. En fait, nous ferons rapport au conseil des ministres. Vous trouvez peut-être que ce n'est pas suffisant et mes fonctionnaires pourront sans doute vous expliquer pourquoi nous n'avons pas prévu un rapport au Parlement. Néanmoins, si ce rapport est adressé au conseil des ministres, il sera également présenté au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Ce dernier pourra être questionné au moment de l'étude des prévisions budgétaires. En fait, le Sénat pourrait à tout moment me sommer de parler de ces questions.

Senator Spivak: You made reference to the urgency of the issue. In 1987 deregulation was agreed to on the basis that there would be a national safety code. Right now, in 2001, only two of the 16 standards are in place across the country — only two. People in Canada are aware of these huge trucks, which are getting even bigger. Surely this is an urgent question. What is the time frame for you, as a minister with all of your powers, to say, “We must have a national safety code across the country”? From 1987 until 2001 is certainly not good enough.

Mr. Collenette: I certainly share Senator Spivak’s enthusiasm.

Senator Spivak: Please act on it.

Mr. Collenette: I agree with you in respect of these national standards. However, I have learned over the years that my pan-Canadian soul must be restrained by the realities of our Constitution and the interprovincial wrangling and bickering. I mentioned earlier that I agree with the kind of fast-track approach that you are promoting. I want to move further and be bolder as the months progress, and I intend to raise this with my colleagues in the fall.

If the Senate feels strongly about having a report to Parliament rather than a report only to the Council of Ministers, perhaps there is a way that we can work with you to refine the legislation so that it includes a specific reference to a parliamentary report — provided it does not require an independent report but one that would be provided through the minister. We will look at the wording and we will work with the clerk.

Senator Poulin: As sponsor of the bill, I want to tell you of the good work of your officials on my behalf. I officially thank Mr. Sweet who is here today.

I see this bill as a major step forward, knowing the difficulties that are always inherent in any negotiation that involves all of the provinces and territories. In my discussions with the officials, I saw this as an important step in the use of new technology, with the understanding now that the National Safety Code for Motor Carriers is taking that one further step.

My concern remains and I wonder what our position is in respect of our negotiations with the other countries in North America to ensure that there is a seamless system to reflect the importance of international trade. Can you tell me where we are in that respect?

Mr. Collenette: There are many bilateral and international issues that we must look at. One that Senator Spivak has raised is the issue of reciprocity between the U.S. and Mexico in terms of standards. I am not sure that it really is due to safety. I believe that it is due to other domestic, political considerations such as illicit immigration and smuggling. However, as has been pointed out, the new administration is closer to Mexico in its ideology, or at least in its experience, so I think we will see some relief of that.

Le sénateur Spivak: Vous avez mentionné l’urgence de la question. La déréglementation de 1987 a été approuvée en étant bien entendu qu’un code national de la sécurité serait mis en place. En 2001, seulement deux de ces normes sont en vigueur dans l’ensemble du pays... seulement deux. Les Canadiens voient circuler ces énormes camions, qui deviennent de plus en plus gros. Il s’agit certainement d’un dossier urgent. Quel délai vous êtes-vous fixé, en tant que ministre doté de tous les pouvoirs, pour imposer le Code canadien de la sécurité d’un bout à l’autre du pays? Ce qui a été fait entre 1987 et 2001 n’est certainement pas suffisant.

M. Collenette: Je partage certainement l’enthousiasme du sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: Joignez le geste à la parole.

M. Collenette: Je suis d’accord avec vous en ce qui concerne ces normes nationales. J’ai toutefois appris au cours des années que je devais modérer mon enthousiasme pancanadien pour tenir compte des réalités de notre Constitution et des querelles interprovinciales. Comme je l’ai dit tout à l’heure, je suis d’accord avec l’approche accélérée que vous préconisez. Je désire aller plus loin et me montrer plus affirmatif au cours des mois à venir et j’ai l’intention de soulever la question avec mes collègues cet automne.

Si le Sénat tient beaucoup à ce que nous fassions rapport au Parlement plutôt qu’au conseil des ministres, peut-être pourrions-nous améliorer le projet de loi avec vous afin d’y prévoir spécifiquement un rapport au Parlement, non pas direct, mais par l’entremise du ministre. Nous allons examiner le libellé et nous allons travailler avec le greffier.

Le sénateur Poulin: Comme j’ai parrainé le projet de loi, je tiens à féliciter vos fonctionnaires pour leur excellent travail. Je remercie officiellement M. Sweet qui est ici aujourd’hui.

Je considère ce projet de loi comme un grand pas en avant compte tenu des difficultés inhérentes à toutes négociations auxquelles participent toutes les provinces ainsi que les territoires. Au cours de mes entretiens avec les fonctionnaires, j’ai vu qu’il s’agissait d’une étape importante dans l’utilisation des nouvelles technologies et maintenant, le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers nous fait franchir une étape de plus.

Je continue à m’interroger sur la position qui est la nôtre dans nos négociations avec les autres pays d’Amérique du Nord pour la mise en place d’un système uniforme reflétant l’importance du commerce international. Pouvez-vous me dire où nous en sommes sur ce plan-là?

M. Collenette: Il y a de nombreuses questions bilatérales et internationales que nous devons examiner. Le sénateur Spivak a soulevé la question de la réciprocité des normes entre les États-Unis et le Mexique. Je ne suis pas certain que ce soit vraiment pour une raison de sécurité. Je crois que c’est plutôt imputable à d’autres considérations politiques intérieures, comme l’immigration illégale et la contrebande. Néanmoins, comme on l’a souligné, l’idéologie de la nouvelle administration se rapproche davantage du Mexique, du moins jusqu’ici, et je crois que nous assisterons à un certain assouplissement.

I will ask my officials if there are any particular international issues on truck safety that could cause some concern. Can you give an update?

Mr. Sweet: The officials of the three countries have been quite hard at work for a number of years — almost since NAFTA was instituted in the mid-90s or slightly before that — to ensure that there is, as much as possible, a seamless movement of motor carriers amongst the three countries.

We have focussed our efforts on the safety considerations. We have had extensive discussions with our colleagues, both in the United States and in Mexico, on the issue of standardization of safety regimes. We have a consistent application of safety regimes between Canada and the United States. There are few differences, quite frankly, between the regimes in the two countries. Mexico, admittedly, had a good deal of catching up to do. However, you would be impressed with the progress that Mexico has made in instituting an acceptable safety regime.

The answer to your question, senator, is that officials are meeting regularly to ensure that the regimes are as consistent as they can be. We are quite confident that there will be a reasonably seamless safety regime in North America. As you know, there is a clause in the bill that encourages and permits us to effect reciprocal arrangements in respect of safety regimes amongst the three countries.

Senator Fitzpatrick: This question is not specific to the change in the National Safety Code; rather, I commend you on the progress that has been made toward better regulations; that is quite helpful.

Does the federal government, in cooperation with provincial governments, have any way to assess highways across the country and identify those areas that may be the major cause of accidents? Would improved codes help? I realize this is within provincial jurisdiction, but in my area, for example, there are two very dangerous stretches of highway that, in my view, are probably the cause of many accidents and deaths that have occurred over the last several years.

I am just wondering if there is any program to identify those areas that are real problems with respect to safety, and whether there is a way of dealing with those issues with the Council of Ministers, highway ministers, with whom you meet from time to time?

Mr. Collenette: We have identified 25,000 kilometres as the basic national highway network. This is the network that would be eligible for federal funding under any joint-cost programs.

There is much sharing of information about the quality of those highways. In fact, the provinces are not shy in talking about their safety problems as a means to justify extra funding.

In particular, we have Highway 401, both west and east of Toronto, which is very bad in terms of volume, accidents and deaths. I understand that four people were killed yesterday on the stretch near Belleville.

Je vais demander à mes fonctionnaires si certains dossiers internationaux concernant la sécurité du transport par camion suscitent des inquiétudes. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est?

M. Sweet: Les fonctionnaires des trois pays travaillent très fort depuis plusieurs années — pratiquement depuis la mise en place de l'ALENA au milieu des années 90 ou légèrement avant — pour faciliter, dans la mesure du possible, la circulation des transporteurs routiers entre les trois pays.

Nous avons centré nos efforts sur la sécurité. Nous avons eu des discussions intensives avec nos collègues des États-Unis et du Mexique sur la question de la normalisation des codes de sécurité. Les codes de sécurité du Canada et des États-Unis se rejoignent. Il faut avouer qu'il existe quelques différences entre les régimes des deux pays. Quant au Mexique, il a beaucoup de rattrapage à faire. Vous seriez toutefois impressionnée par les progrès que le Mexique a réalisés dans la mise en place d'un code de sécurité acceptable.

Pour répondre à votre question, les fonctionnaires se réunissent régulièrement pour faire en sorte que les régimes en vigueur soient aussi uniformes que possible. Nous sommes convaincus de parvenir à une uniformité raisonnable en Amérique du Nord. Comme vous le savez, une disposition du projet de loi nous permet de conclure des accords réciproques sur les codes de sécurité des trois pays.

Le sénateur Fitzpatrick: Cette question ne porte pas vraiment sur les changements apportés au Code canadien de sécurité; en fait, je vous félicite sur les progrès accomplis pour améliorer la réglementation. C'est une bonne chose.

Le gouvernement fédéral peut-il, de concert avec les gouvernements provinciaux, évaluer les routes du pays pour voir quels sont les tronçons qui sont les principales sources d'accidents? L'amélioration des codes peut-elle être utile à cet égard? Je me rends compte que c'est du ressort des provinces, mais dans ma région, par exemple, il y a deux tronçons de route très dangereux qui sont sans doute la cause d'un grand nombre des accidents et des décès survenus ces dernières années.

Je me demande s'il existe un programme pour désigner les zones qui posent de véritables problèmes de sécurité et s'il est possible de se pencher sur ces questions avec le Conseil des ministres, les ministres de la voirie que vous rencontrez régulièrement?

M. Collenette: Nous avons désigné 25 000 kilomètres de routes qui constituent le réseau routier national essentiel. C'est le réseau qui peut bénéficier d'une aide financière fédérale dans le cadre de tout programme de cofinancement.

Il y a un échange d'information important au sujet de la qualité de ces routes. En fait, les provinces n'ont pas peur de parler de leurs problèmes de sécurité pour justifier l'obtention d'un financement supplémentaire.

Il y a, en particulier, la 401, à l'ouest et à l'est de Toronto, où la situation est très mauvaise sur le plan de la congestion, des accidents et des décès. Je crois que quatre personnes ont trouvé la mort, hier, sur le tronçon d'autoroute près de Belleville.

There was that very nasty accident that occurred in B.C. on a stretch of the Trans-Canada Highway, I believe. Obviously, federal funding has gone into that highway in the past and, hopefully, it will go into that highway in the future, on the assumption that the province agrees that it is a priority.

On that particular accident, we do have a Transport Canada observer involved. I will let my officials talk about their ongoing role in road safety and in working with the provinces. There is a cooperation with the provinces on all aspects of road safety.

Mr. Sweet: The minister is quite right. We deal on a daily basis with our provincial colleagues on all aspects of road safety. The condition of the highways is certainly one aspect, but, as senators will realize, when it comes to analyzing safety, the causes of accidents are most usually related to the driver and driver error. About 80 per cent of collisions are attributable to driver error.

To be quite brief here, the department has eight accident investigation teams across the country. We assist the provinces in investigating accidents that are of particular importance to help us, for example, in our role as the regulator of a new vehicle safety standard. So we are involved in a close way with our provincial colleagues.

With respect to the national highway system, the department is taking steps now to create a data base that would give us better accident data on the national highway system that might help us to better identify, in conjunction with the provinces, those portions of highways that are especially deficient from a safety standpoint.

Mr. Collenette: Honourable senators, I must go. I do apologize, but let the record show that the ones who are being discriminated against are the government side, and not the opposition, who have had some good questions, and I have done my best to answer those.

Senator Fitzpatrick: If I may put a supplementary, and if I understand what you said, Mr. Sweet, some areas are being identified, but I take it that there is not a catalogue of danger spots across the country. However, while they are not being rated in any way, you do have an awareness of some of the areas of concern.

Nevertheless, there is no program to say which are the worst 12 areas of highway danger because of the condition of the highway. Therefore, they are not being addressed in an agenda at these federal-provincial council meetings?

Mr. Sweet: Generally speaking, that is correct. At the moment there is no national catalogue, as you aptly describe it. We are, though, in the process of building such a database.

Senator Finestone: I am sorry that the minister had to leave. Fundamentally, I do agree with my colleague across the floor here that this is a matter of public concern. It is not only about trucks, but also about people, about deaths and about accidents. As you brought to our attention, there is a high number of accidents a year that take place. We heard about the terrible accident yesterday.

Il y a eu le terrible accident qui s'est produit sur la Transcanadienne, je crois, en Colombie-Britannique. Bien entendu, des fonds fédéraux ont été consacrés à cette route par le passé et le seront encore à l'avenir, si toutefois la province reconnaît qu'il s'agit d'une priorité.

À propos de cet accident, nous en avons chargé un observateur de Transports Canada. Je vais demander à mes collaborateurs de vous parler du rôle qu'ils jouent dans la sécurité routière et de leur collaboration avec les provinces. Nous coopérons avec les provinces sur tous les aspects de la sécurité routière.

M. Sweet: Le ministre a raison. Nous communiquons quotidiennement avec nos collègues des provinces sur tous les aspects de la sécurité routière. L'état des routes est certainement l'un des aspects abordés, mais comme vous vous en rendez compte, lorsqu'il s'agit d'analyser la sécurité, les causes d'accidents sont le plus souvent reliées au conducteur et à l'erreur humaine. Environ 80 p. 100 des collisions sont attribuables à l'erreur humaine.

En deux mots, le ministère a huit équipes d'enquête sur les accidents réparties dans l'ensemble du pays. Nous aidons les provinces à enquêter sur les accidents particulièrement graves pour nous aider, par exemple, à mettre en place une nouvelle norme sur la sécurité des véhicules. Nous travaillons donc en collaboration étroite avec nos collègues des provinces.

Pour ce qui est du réseau routier national, le ministère prend des mesures pour créer une base de données qui nous fournira de meilleurs renseignements sur les accidents de la route. Cela nous aidera à mieux établir, en collaboration avec les provinces, quels sont les tronçons de route qui sont particulièrement déficients du point de vue de la sécurité.

M. Collenette: Honorables sénateurs, je dois partir. Je n'en excuse, mais je souligne que les perdants ici sont les membres du parti ministériel et non pas l'opposition, qui a soulevé d'excellentes questions auxquelles j'ai répondu de mon mieux.

Le sénateur Fitzpatrick: Si vous me permettez de poser une question supplémentaire, et si je comprends bien ce que vous avez dit, monsieur Sweet, vous avez désigné certains tronçons, mais je crois qu'il n'y a pas de catalogue des tronçons de route dangereux dans l'ensemble du pays. Toutefois, même s'il n'y a pas de système d'évaluation, vous êtes conscients de certains problèmes.

Quoi qu'il en soit, il n'y a pas de programme permettant de savoir quels sont les 12 tronçons les plus dangereux à cause de l'état de la route. Cette question ne figure-t-elle pas à l'ordre du jour de ces réunions du conseil fédéral-provincial?

M. Sweet: En général, c'est exact. Il n'y a pas de catalogue national pour le moment, comme vous l'avez dit. Nous sommes toutefois en train de constituer ce genre de base de données.

Le sénateur Finestone: Je regrette que le ministre ait dû partir. Je suis d'accord avec mon collègue d'en face pour dire que cette question préoccupe le public. Il n'y a pas seulement les camions, mais aussi le problème des décès et des accidents. Comme vous l'avez mentionné, il y a chaque année un grand nombre d'accidents. Nous avons entendu parler de ce terrible accident

These are our roads that people are driving on. These are our people who are being killed, or maimed or hurt. This is our disability insurance money being used.

You have trucking associations or provinces that are not applying what were 16 standards before. You now just mentioned that it is 14 standards. So you have reduced it to 14 from the 16.

I want to look at this from a human perspective. When you look at them, you realize that these trucks are huge, mammoth rigs that are rolling by. Canada plans to leave out scientific expert panel advice to the effect that drivers require at least two nights sleep a week. Does that not sound irresponsible? Is it logical that a person does not have two consecutive nights of sleep, or just two nights sleep a week? Is that human? That is what I should like to know.

I do not think that Canadians want anything to do with these 14-hour driving shifts. That is what is being proposed, with 84 hours of work a week for truck drivers.

You work on a standard of 36.5 hours of work a week, and we are asking truck drivers to drive 84 hours a work week, with 14 hour shifts and not two consecutive nights of sleep a week. Could you tell me how this makes any sense, when the advice from sleep scientists about these hours of work and these rules of work tell you that they are totally unacceptable? You are completely outside of the U.S. norms.

How, gentlemen, could you be suggesting to the minister that he accept, and that the rest of the provinces across this country accept, your norms and standards, which were not being adhered to in many cases anyway?

Mr. Elliott: To begin with, in your earlier remarks and questions, you referred to the toll on our highways. Certainly, we would agree that there are too many deaths, too many injuries and too many accidents.

I would point out, however, that significant progress has been made in reducing the number of accidents and the number of injuries and the number of deaths. That is not to suggest at all that there is not more that needs to be done, but we are encouraged that the trend is in the right direction.

With respect to hours of service for truckers, the first thing that I should like to clarify is that the bill that is before Parliament does not deal with the standard relating to hours of service.

Senator Finestone: Does it deal with sleep? The driver is supposed to sleep according to your rules or according to normal human rules?

Mr. Mr. Elliott: This bill, senator, does not deal with that issue at all.

Senator Finestone: Then where is that issue dealt with?

Mr. Elliott: The National Safety Code, which is referred to in this bill, does deal with hours of service. It is a different standard. It is a standard other than the standards that are being dealt with in this specific piece of legislation. There is work going on with respect to hours of service. As you are aware, there has been work

d'hier. Ces gens circulent sur nos routes. Ce sont les gens de chez nous qui sont tués, mutilés ou blessés. C'est notre argent de l'assurance-invalidité qui sert à payer tout cela.

Vous avez des associations de camionnage ou des provinces qui n'appliquent pas les 16 normes que nous avions avant. Vous venez de dire qu'il y a 14 normes. Vous avez donc réduit leur nombre de 16 à 14.

Je voudrais aborder la question dans une perspective humaine. On s'aperçoit que ces camions sont d'énormes véhicules. Le Canada a l'intention de ne pas tenir compte de l'avis des experts scientifiques selon lesquels les chauffeurs ont besoin d'au moins deux nuits de sommeil par semaine. N'est-ce pas insensé? Est-il logique qu'une personne n'ait même pas deux nuits de sommeil consécutives ou simplement deux nuits de sommeil par semaine? Est-ce humain? Voilà ce que j'aimerais savoir.

Je ne pense pas que les Canadiens veuillent de ces 14 heures de conduite. C'est pourtant ce qu'on propose en fixant à 84 heures la semaine de travail des chauffeurs de camion.

Vous faites 36,5 heures de travail par semaine, mais nous demandons aux chauffeurs de camion de conduire pendant 84 heures par semaine, en faisant des journées de 14 heures, sans avoir deux nuits de sommeil consécutives par semaine. En quoi est-ce logique étant donné que les spécialistes du sommeil considèrent que ces horaires et ces conditions de travail sont totalement inacceptables? Vous vous éloignez totalement des normes américaines.

Messieurs, comment pouvez-vous suggérer au ministre et aux gouvernements provinciaux du pays d'accepter vos normes, qui ne sont même pas respectées dans bien des cas?

M. Elliott: Pour commencer, dans vos observations et vos questions de tout à l'heure, vous avez parlé des accidents qui se produisent sur nos routes. Nous conviendrons certainement avec vous qu'il y a trop de décès, trop de blessures et trop d'accidents.

Je souligne toutefois que nous avons réalisé d'importants progrès dans la réduction du nombre d'accidents, du nombre de blessures et du nombre de décès. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas encore beaucoup à faire, mais nous trouvons encourageant que les choses aillent dans la bonne voie.

Pour ce qui est des heures de travail des camionneurs, je dois d'abord préciser que le projet de loi que vous étudiez ne porte pas sur la norme s'appliquant aux heures de travail.

Le sénateur Finestone: Porte-t-il sur les heures de sommeil? Le chauffeur est-il censé dormir selon vos normes ou selon les normes humaines normales?

M. Elliott: Ce projet de loi ne porte pas du tout sur cette question.

Le sénateur Finestone: Dans ce cas, où traite-t-on de cette question?

M. Elliott: Le Code canadien de sécurité, qui est mentionné dans le projet de loi, traite des heures de travail. C'est une norme différente. Ce n'est pas la même norme que celles dont il est question ici. Nous sommes en train de nous pencher sur les heures de service. Comme vous le savez, nous avons travaillé à

on the development of a new standard for hours of service. There has been consultation, and certainly a public debate as to what that new standard should be. If there are to be changes to the standard dealing with hours of service, that would be done by regulation. However, that standard and those issues are not within the scope of this bill.

Senator Finestone: I do not understand what is in the scope of this bill. I do understand the lack of security and safety on the highways, and I do understand that the Americans have proposed a 12-hour shift limit over the 14-hour shift limit that we have. I do understand that 84 per cent of Canadians favour limiting weekly work hours to 60 hours. Are you looking at those in some other instance, or are you asking us to pass a bill that is addressing — Mr. Sweet, did you want to say something to me?

Mr. Sweet: Sorry, senator. I was having a brief word with Mr. Elliott.

Senator Finestone: I do not understand. The intent may be wonderful, but you are asking us to review a piece of legislation, and accept that piece of legislation, and yet we do not even know how national safety standards, which will now be the responsibility of the provinces to administer, will work with each of the provincial ministers and yet the jurisdiction rests within the provinces. Moreover, the provincial record indicates that there has been deviation from the standards that were recommended in the past. Only a few provinces have recognized more than two out of the 16 standards originally proposed. How are we supposed to feel a sufficient sense of comfort to move ahead with this bill when the fundamental issues of safety and security of the travelling public have not been dealt with? When the driver and the family are not protected in the concept that we are putting forward? They are not even covered. Those are major issues.

Mr. Elliott: Perhaps I could attempt to clarify.

Senator Finestone: That would make me more comfortable.

Mr. Elliott: The issues that you raise and the issues that surround hours of service are certainly important. The current hours-of-service standard and the discussions around changing the standard are in standard No. 9. The bill before you deals with standard No. 14.

Senator Finestone: What is standard No. 14?

Mr. Elliott: Standard No. 14 is related to safety ratings. It is true that this bill does not deal with all issues relating to motor vehicle safety and that there are important other issues that need to be addressed. Some of the concerns raised this morning, as well as remarks made by the minister, relate to the whole scheme of the National Safety Code and the regulations that would give force to it.

To clarify again, the bill that is before you does not relate to hours of service at all, other than the fact that it is a bill relating to a provision of the National Safety Code and the regulations related to it. It does not deal with standard No. 9, which is the hours-of-service standard. There are federal-provincial industry discussions on a revised standard. The consultations relating to those proposed changes are continuing, and there is discussion now between Transport Canada and our provincial colleagues

l'élaboration d'une nouvelle norme à cet égard. Il y a eu des consultations et un débat public quant à ce que devrait être la nouvelle norme. Si l'on veut changer la norme, nous le ferons par voie de règlement. Néanmoins, ce projet de loi ne porte pas sur cette norme et ce genre de questions.

Le sénateur Finestone: Je ne comprends pas quelle est la portée du projet de loi. Je sais par contre que la sécurité est insuffisante sur nos routes et que les Américains ont proposé de limiter les heures de travail à 12 heures plutôt qu'à 14 heures comme chez nous. Je sais que 84 p. 100 des Canadiens sont pour la limitation de la semaine de travail à 60 heures. Vous penchez-vous sur ces questions ou nous demandez-vous d'adopter un projet de loi qui porte... Monsieur Sweet, vous vouliez me dire quelque chose?

M. Sweet: Désolé. J'avais un mot à dire à M. Elliott.

Le sénateur Finestone: Je ne comprends pas. Vos intentions sont peut-être merveilleuses, mais vous nous demandez d'examiner un projet de loi et de l'adopter alors que nous ne savons même pas comment les normes de sécurité nationales, que les provinces seront chargées d'administrer, seront accueillies par chacun des ministres provinciaux alors que c'est du ressort des provinces. De plus, les provinces se sont écartées des normes que nous avions recommandées par le passé. Seules quelques-unes d'entre elles ont accepté plus que deux des 16 normes proposées au départ. Comment pouvons-nous nous sentir suffisamment à l'aise avec ce projet de loi quand la question de la sécurité du public qui circule sur les routes n'a même pas été abordée? Quand les automobilistes et leur famille ne sont pas protégés? Ce n'est même pas abordé. Ce sont de sérieux problèmes.

M. Elliott: Je pourrais peut-être essayer de clarifier les choses.

Le sénateur Finestone: Cela me rassurerait.

M. Elliott: Les questions que vous avez soulevées au sujet des heures de travail sont certainement importantes. Les heures de travail et les discussions portant sur les modifications à cet égard se rapportent à la norme n° 9. Le projet de loi dont vous êtes saisis concerne la norme n° 14.

Le sénateur Finestone: Qu'est-ce que la norme n° 14?

M. Elliott: La norme n° 14 se rapporte aux cotes de sécurité. Il est vrai que ce projet de loi n'aborde pas toutes les questions relatives à la sécurité routière et qu'il y a d'autres questions importantes à examiner. Certaines des préoccupations soulevées ce matin, de même que les propos du ministre, se rapportent au Code canadien de sécurité et à la réglementation qui permettra de l'appliquer.

Encore une fois, le projet de loi que vous examinez ne concerne pas du tout les heures de travail, mais plutôt une disposition du Code canadien de sécurité et de la réglementation qui s'y rattache. Il n'est pas question ici de la norme n° 9 concernant les heures de travail. Il y a actuellement des discussions entre le gouvernement fédéral, les provinces et l'industrie au sujet de la révision de la norme. Les consultations à cet égard se poursuivent et nous discutons avec nos collègues des provinces quant à la meilleure

about how best to continue those consultations. I believe that the minister will subsequently bring forward suggestions for changes to the standard and to the regulations, but that is not within the scope of this bill.

Senator Finestone: You say that that is standard 14. Could you tell me if you are also looking at collisions and the reporting on collisions for trucking infractions and accidents?

From what I have learned in this committee, Madam Chair, I understand that we investigate collisions in other modes transportation, such as pipelines, air, rail and marine travel, but we do not investigate incidents involving trucks. Why is that? Trucks are closest to people on a daily basis.

I drive from Montreal to Ottawa and return, as do many of my colleagues, and I can tell you that it is not fun to drive on that highway, especially early in the day when the big trucks are on the road. I am curious to know what happens when an accident takes place. Do we look at why that accident took place? Do we look at why the standard was abridged? Do we consider in which province that standard may not stand up to national standards? How do we know what the provinces are doing to meet the national standards, if we do not investigate?

Mr. Elliott: To try to keep the numbers straight, the standard referred to in this bill is No. 14. The standard for hours-of-service is No. 9. With respect to accident investigations, perhaps I could make some comments and then I will ask Mr. Sweet to elaborate.

It is true that there are differences between how accident investigations are carried out and pursuant to which regime they are carried out as between motor vehicles on the one hand and other modes of transport on the other. Parliament established the Transportation Safety Board, which is independent of the minister and the department, and it carries on accident investigations in respect of other modes of transportation — rail, air and marine. The provinces carry out some items referred to by the minister — largely the day-to-day conduct of enforcement and investigation relating to motor vehicle safety — but the department does have some ability, as Mr. Sweet has alluded to, to look into the causes of accidents. However, you are quite right, senator, that different regimes apply to Motor vehicles and to the other modes. That, in large part, relates to the jurisdictional situation with respect to federal and provincial authorities, in respect of motor vehicles and the delegations that the minister has referred to in his opening remarks.

Perhaps I could ask Mr. Sweet to elaborate on what we do and do not do as a department with respect to motor vehicle accidents.

Senator Finestone: Mr. Sweet, considering that here has been such a poor track record by our provinces in implementing the National Safety Code during the past 12 years, do you feel that bringing this bill forward will really make a difference — a bill that continues the delegation of responsibility, essentially, to the provinces? Do you really expect that you will see more respect

façon de continuer ces consultations. Je crois que le ministre proposera ensuite des changements à la norme et à la réglementation, mais cela n'entre pas dans la portée de ce projet de loi.

Le sénateur Finestone: Vous dites qu'il s'agit de la norme 14. Pourriez-vous me dire si vous vous penchez également sur les collisions de même que les infractions et les accidents causés par les camions?

D'après ce que j'ai appris ici, madame la présidente, je crois que nous enquêtons sur les accidents dans les autres modes de transport comme les pipelines, l'avion, le chemin de fer et le bateau, mais pas sur les accidents impliquant des camions. Pourquoi? Les camions ont une place plus importante dans la vie quotidienne des gens.

Comme un grand nombre de mes collègues, je fais la route entre Montréal et Ottawa et je peux vous dire que ce n'est pas drôle, surtout aux petites heures du matin quand les gros camions sont sur la route. Je suis curieuse de savoir ce qui se passe en cas d'accident. Examinons-nous les causes de l'accident? Cherchons-nous à établir pourquoi la norme n'a pas été respectée? Examinons-nous si les normes en vigueur dans la province s'alignent sur les normes nationales? Comment pouvons-nous savoir ce que font les provinces pour respecter les normes nationales si nous n'enquêtons pas?

M. Elliott: Pour qu'il n'y ait aucune confusion, la norme dont il est question dans ce projet de loi est la norme 14. La norme concernant les heures de travail est la norme n° 9. Pour ce qui est des enquêtes sur les accidents, je pourrais peut-être faire quelques observations et je demanderai ensuite à M. Sweet de compléter.

Il est vrai qu'il y a des différences entre la façon dont on enquête sur les accidents de la route et les accidents dans les autres modes de transport. Le Parlement a établi le Bureau de la sécurité des transports, qui est indépendant du ministre et du ministère et qui enquête sur les accidents dans les autres modes de transport soit le transport ferroviaire, aérien et maritime. Les provinces se chargent de certains aspects que le ministre a mentionnés, c'est-à-dire surtout l'application et les enquêtes se rapportant à la sécurité des véhicules à moteur, mais le ministère a la capacité, comme l'a mentionné M. Sweet, d'examiner les causes d'accidents. Toutefois, vous avez raison de dire que les dispositions qui s'appliquent au transport routier ne sont pas les mêmes que pour les autres modes de transport. C'est en grande partie en raison du champ de compétence des autorités fédérales et provinciales en ce qui concerne le transport routier et des délégations de pouvoir dont le ministre a parlé dans sa déclaration liminaire.

Je pourrais peut-être demander à M. Sweet de vous expliquer ce que notre ministère fait et ne fait pas en ce qui concerne les accidents de la route.

Le sénateur Finestone: Monsieur Sweet, étant donné que nos provinces ont très mal appliqué le Code canadien de sécurité au cours des 12 dernières années, pensez-vous que ce projet de loi va améliorer les choses, un projet de loi qui continue à déléguer des responsabilités aux provinces? Vous attendez-vous vraiment à ce qu'elles respectent davantage les 14 normes, qui étaient au

for the 14 regulations, which used to be 16, including the one that you refer to in this bill?

Mr. Sweet: It is our view that the track record of the NSC implementation is not poor, as you would characterize it.

Senator Finestone: Did you say it is not poor?

Mr. Sweet: No, and let me explain. We have certainly had our difficulties in achieving all 15 standards — there were 16 standards and now there are 15. By and large, I think it is fair to say that the standards are being implemented in a consistent manner. There are difficulties with certain standards, and this is admitted. However, it is also important to recognize that some standards are more important than others.

That is why we are focusing on standard 14, which is a new standard. Standard 14 calls for the provinces to safety rate every commercial carrier in the jurisdiction. In order to do this, provinces are required to take safety performance data of every carrier from a number of the important National Safety Code standards. Standard 14 is an umbrella standard that draws into it the performance of carriers in respect of a number of the other standards. For example, the on-road performance of vehicles. You are all familiar with inspection stations at the side of the road. Results of those inspections, which come under standard No. 11, the Commercial Vehicle Safety Alliance Standard, would be fed into the safety rating. Standard No. 10, which relates to periodic inspection of vehicles, would be fed into the safety rating. Indeed, the carriers' performance and hours-of-service — standard No. 9 — would be fed into the safety rating.

Not all of the standards are captured in the safety rating because it is collectively felt that some are more important than others, but standard 14 certainly does capture the performance of carriers with respect to all the major standards. It captures five, six or seven of those standards. By doing this, therefore, we are very hopeful that we will achieve the necessary consistent implementation of all of the important National Safety Code standards. We are not there yet, you are quite right, but to characterize it as poor is, perhaps, not quite accurate.

I would like to dwell for a moment on the issue of collision data. The implementation of the safety rating system will require that provinces capture a great deal of carrier safety performance information. Much of this information has never been captured before, and certainly has never been brought together like it will be in the future. We should be encouraged on the data front that we will have much more and much better data on the safety performance of carriers.

I neglected a question earlier, when we were talking about safety ratings; I believe the question was whether they would be public. The answer, which I did not offer, is, yes, they will be public. I described the ratings and they will be publicly available. We are making considerable progress here in capturing and analyzing safety data.

nombre de 16, y compris celles dont vous parlez dans ce projet de loi?

M. Sweet: Nous pensons que l'application du Code canadien de sécurité n'a pas été aussi lamentable que vous le dites.

Le sénateur Finestone: Avez-vous dit qu'elle n'est pas lamentable?

M. Sweet: Non, et permettez-moi de m'expliquer. Nous avons certainement eu des difficultés à mettre en place les 15 normes — il y en avait 16 et maintenant il y en a 15. Dans l'ensemble, on peut dire que ces normes sont appliquées de façon uniforme. Certaines d'entre elles posent des problèmes, nous le reconnaissons. Toutefois, il faut reconnaître également que certaines normes sont plus importantes que d'autres.

Voilà pourquoi nous centrons notre attention sur la norme 14, qui est nouvelle. Cette norme demande aux provinces d'attribuer une cote de sécurité à chacun de leurs transporteurs commerciaux. Pour ce faire, les provinces doivent évaluer le rendement des transporteurs routiers en matière de sécurité en ce qui concerne plusieurs des autres normes. Il y a par exemple l'inspection des véhicules sur la route. Vous avez tous vu des postes d'inspection au bord de la route. Les résultats de ces inspections, qui se rattachent à la norme n° 11, la norme de sécurité des véhicules commerciaux, entreront en ligne de compte pour l'attribution pour la cote de sécurité. La norme n° 10 concernant l'inspection périodique des véhicules comptera également. En fait, ce sera la même chose pour la norme n° 9 sur le rendement du transporteur et les heures de travail.

Les normes ne sont pas toutes incluses dans la cote de sécurité parce qu'on estime que certaines sont plus importantes que d'autres, mais la norme 14 reflétera certainement le rendement des transporteurs en ce qui concerne l'ensemble des principales normes. Elle regroupe cinq ou sept de ces normes. En procédant ainsi, nous espérons assurer une mise en oeuvre uniforme de la totalité des normes importantes du Code canadien de sécurité. Nous n'en sommes pas encore là, vous avez raison, mais il n'est peut-être pas exact de dire qu'il y a eu une mauvaise application du code.

Je voudrais insister un instant sur les données concernant les collisions. La mise en oeuvre du système de cotes de sécurité obligera les provinces à recueillir de nombreux renseignements sur le rendement des transporteurs en matière de sécurité. La plupart de ces données n'ont encore jamais été recueillies et en tout cas, elles n'ont jamais été réunies de cette façon. Nous disposerons de données beaucoup plus abondantes et beaucoup plus précises sur le rendement des transporteurs en matière de sécurité.

Tout à l'heure, quand nous parlions des cotes de sécurité, j'ai omis de répondre à une question qui demandait si ces cotes seraient publiques, je crois. La réponse est qu'elles le seront. Les cotes que j'ai décrites seront publiques. Nous faisons énormément de progrès en ce qui concerne la saisie et l'analyse des données sur la sécurité.

Senator Finestone: Madam chair, perhaps you could tell me when we will be talking to this department? The reason I ask that is that I almost had a terrible accident recently because the outer rim of some huge tire off a truck almost hit my car, and the debris was littered all along the highway. Is that covered in this standard 14? Would you like to ask that question?

The Chairman: You could ask the question. I do not think that it is. Is it, Mr. Sweet?

Mr. Sweet: The issue of tire separations?

Senator Finestone: Yes, that is what it is called.

Mr. Sweet: If it can be shown that it is related to, for example, insufficient or improper maintenance of the vehicle, yes, it would be directly related to the standard that relates to vehicle maintenance.

Senator Forrestall: I will defer to Senator Spivak, although I have a several broad general questions. By the way, do we have a list of these standards?

Senator Finestone: That would be a good idea.

The Chairman: Could you provide us with a list of the standards?

Mr. Sweet: We could certainly provide that, yes.

Senator Forrestall: The question is really why we did not have them before.

The Chairman: We do have them here, but they will provide us with a list.

Senator Forrestall: If it will delay the proceedings, I will defer.

The Chairman: We will have other witnesses, and you can use it then.

Mr. Elliott: Certainly, we will provide that.

Senator Spivak: Mr. Sweet, when you suggest that we will soon have a seamless web of safety standards across North America, you remind me of a character in *Candide*: Everything is for the best and it is the best of all possible worlds. I do not think that it is correct to say that certain things are not covered in this bill, because this bill is about the safety standards and everything relates to that, including the question of implementation, and so on.

Some time ago, we wished to amend the legislation dealing with the National Transportation Safety Board. We wanted to have that national board investigate trucking accidents. As I understand it — and this relates to your question, Senator Finestone — at the moment, it is the Department of Transport that makes the regulations and subsequently investigates accidents at the request of a province; it is not the National Transportation Safety Board, as has been the case in the United States for years.

Therefore, I do not feel at all out of line when I want to ask questions about hours of service, for instance. I have specific questions, but I have one broad question first. I want you to specify — and give it to us in chapter and verse — exactly how

Le sénateur Finestone: Madame la présidente, peut-être pourriez-vous me dire quand nous allons parler à ce ministère? Je pose la question parce que j'ai failli avoir un terrible accident récemment à cause de la bande de roulement d'un énorme pneu de camion dont les débris jonchaient la route. Est-ce couvert dans la norme 14? Pourriez-vous poser cette question?

La présidente: Vous pouvez la poser. Je ne pense pas que ce soit couvert. Est-ce le cas, monsieur Sweet?

M. Sweet: La question du décollage des pneus?

Le sénateur Finestone: Oui, c'est ainsi qu'on l'appelle.

M. Sweet: Si on peut prouver que c'est causé par exemple par un mauvais entretien du véhicule, oui, ce serait directement relié à la norme concernant l'entretien du véhicule.

Le sénateur Forrestall: Je vais céder mon tour à Le sénateur Spivak, même si j'ai plusieurs questions d'ordre général. Au fait, avons-nous la liste de ces normes?

Le sénateur Finestone: Ce serait une bonne idée.

La présidente: Pourriez-vous nous fournir la liste des normes?

M. Sweet: Oui, certainement.

Le sénateur Forrestall: Je me demande en fait pourquoi nous ne l'avons pas encore eue.

La présidente: Nous avons les normes, mais on va nous donner une liste.

Le sénateur Forrestall: Si cela doit retarder nos délibérations, j'y renonce.

La présidente: Nous recevrons d'autres témoins et vous pourrez vous en servir à ce moment là.

M. Elliott: Nous allons certainement vous la fournir.

Le sénateur Spivak: Monsieur Sweet, quand vous dites que nous aurons bientôt des normes de sécurité uniformes dans toute l'Amérique du Nord, vous me rappelez un personnage de *Candide*: tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Je ne pense pas que vous puissiez dire que certaines choses ne sont pas incluses dans ce projet de loi étant donné que cette mesure concerne les normes de sécurité et tout ce qui s'y rattache, y compris la mise en oeuvre et le reste.

Il y a un certain temps, nous voulions modifier la loi concernant le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Nous voulions que ce bureau national enquête sur les accidents de camions. Si j'ai bien compris — et c'est en rapport avec votre question, madame Finestone — pour le moment, c'est le ministère des Transports qui prend les règlements et qui enquête sur les accidents à la demande d'une province; ce n'est pas le Bureau de la sécurité des transports comme c'est le cas aux États-Unis depuis des années.

Je crois donc tout à fait normal de poser des questions concernant les heures de travail, par exemple. J'ai des questions précises, mais j'ai d'abord une question d'ordre général. Je voudrais que vous précisiez, dans tous les détails, en quoi la

the Constitution is preventing you from regulating extra-provincial and international trucking.

Coming to the specific questions, I want to ask a question with regard to the standard for hours of service, which is far below that of all other countries, including the United States. In the United States there is a minimum of 10 hours for continuous off-duty time; in Canada it is 8 hours. In the United States there is a limit on driving hours in the shift of 10 hours. In Canada, it is 12 hours. The limit on driving hours in a week in the United States is 60 hours. In Canada, it is 84 hours. There is a huge difference between Canada and the United States. Here are my questions.

First, what is the situation concerning public hearings on the new policy for truck drivers' hours of work? What will be the role of the federal government in these hearings? When and where will they be held? Where is the draft legal standard that Transport Canada said would be released in mid-October 2000? Will the CCMTA board of directors be making their decision on the new hours of work standard at their meeting in June?

These are legitimate questions to ask with respect to this bill, because we do not often get a chance to talk to the bureaucrats about what is going on. We do not have a chance to inquire about this topic. We, as representatives of the people, as are the members of the House of Commons, need to know these things because there is great public concern about what is happening on our highways. These are specific questions, and they relate to some of the questions that Senator Finestone was asking.

The Chairman: Before we get an answer, you all have your briefing book. At Tab 4 is the National Safety Code for motor carriers, and it contains the standard description. You could get more information there.

Mr. Elliott: Let me attempt to address each of the matters that were raised.

First, I should like to make it clear that I did not mean to suggest that the concern and questions being asked with respect to hours of service were not relevant and important. That was not my intention at all. I was simply attempting to clarify what is contained in this proposed piece of legislation, and what is outside it. Certainly many of the comments that the minister made relate to the overall regime with respect to the National Safety Code and concerns that the minister has with respect to the efficacy of that regime.

I do not want us to be diverted, perhaps, by a debate over what the appropriate adjective is about the current regime. The minister has clearly indicated, with respect to the current regime, that the current level of cooperation between the federal and provincial jurisdictions is not satisfactory. It is not good enough. We do not have as harmonized a system as we require. The minister, though, has indicated that that is a concern to him, and a concern that he intends to raise with his provincial colleagues.

We have not, however, come to the conclusion that the approach of the National Safety Code and the level of cooperation, or the lack of cooperation, is such that we should

Constitution vous empêche de réglementer le camionnage extraprovincial et international.

Pour en venir à mes questions précises, j'ai une question concernant la norme à l'égard des heures de service, qui est nettement inférieure à celle de tous les autres pays, y compris les États-Unis. Aux États-Unis, la période minimum de repos continu est de 10 heures; au Canada, elle est de 8 heures. Aux États-Unis, le nombre d'heures sur la route est limité à 10 heures. Au Canada, c'est 12 heures. Aux États-Unis, la conduite est limitée à 60 heures par semaine. Au Canada, le plafond est de 84 heures. Il y a une énorme différence entre le Canada et les États-Unis. Voici mes questions.

Premièrement, quelle est la situation en ce qui concerne les audiences publiques sur la nouvelle politique concernant les heures de travail des chauffeurs de camion? Quel rôle le gouvernement fédéral jouera-t-il dans ces audiences? Quand et où auront-elles lieu? Où est le projet de normes dont Transports Canada avait annoncé la publication pour la mi-octobre 2000? Le Conseil canadien des administrateurs en transport va-t-il prendre une décision au sujet de la nouvelle norme sur les heures de travail à sa réunion de juin?

Ce sont des questions légitimes à poser au sujet de ce projet de loi, car nous n'avons pas souvent l'occasion de parler aux bureaucrates de ce qui se passe. Nous n'avons pas l'occasion de nous informer sur ce sujet. En tant que représentants du peuple, comme les députés à la Chambre des communes, nous devons savoir ces choses parce que le public s'inquiète beaucoup de ce qui se passe sur nos routes. Ce sont là des questions précises qui se rapportent à certaines des questions que posait Mme Finestone.

La présidente: Avant que vous ne répondiez, nous avons tous votre livre d'information. Au signet 4 se trouve le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers et la description de la norme. Vous pourriez y trouver davantage de renseignements.

M. Elliott: Permettez-moi d'essayer de répondre à chacune des questions soulevées.

Premièrement, je n'ai pas voulu laisser entendre que les préoccupations et les questions soulevées à l'égard des heures de service n'étaient pas pertinentes et importantes. Ce n'était nullement mon intention. J'ai seulement cherché à préciser ce qui figurait dans ce projet de loi et ces questions n'en font pas partie. Un grand nombre des observations que le ministre a faites portaient certainement sur l'ensemble du régime en place en ce qui concerne le Code canadien de sécurité et les préoccupations du ministre à l'égard de l'efficacité de ce régime.

Je ne voudrais pas que nous nous laissions entraîner dans une discussion sur l'adjectif qui devrait qualifier le régime actuel. Le ministre a clairement indiqué à ce sujet que la coopération entre le gouvernement fédéral et les provinces n'est pas satisfaisante. Elle n'est pas suffisante. Nous n'avons pas un système aussi harmonisé qu'il le faudrait. Le ministre a toutefois indiqué que cela le préoccupait et qu'il compte en parler avec ses collègues des provinces.

Néanmoins, nous n'en sommes pas venus à la conclusion que l'application du Code canadien de sécurité et la coopération ou le manque de coopération des provinces devraient nous inciter à

throw out the approach entirely. This bill is based on that approach. As Mr. Sweet has indicated, although it has not been completely successful, there is certainly a level of cooperation and a level of consistency between the jurisdictions.

Again, it is not good enough, but it is certainly better than potentially 14 completely different regimes, with a regime in each of the provinces and each of the territories to deal with matters within provincial and territorial boundaries and a regime to deal with interprovincial and international trucking.

In answer to your question regarding what is in the Constitution that prevents the federal government from regulating interprovincial or international trucking, I have not asked our counsel, but my answer to that question is that there is nothing in the Constitution to prevent us from doing that.

Senator Spivak: Exactly.

Senator Forrestall: Why did you not do it 20 years ago?

Mr. Elliott: The rationale for not doing that is, as I said, the desire not to have one regime for trucking between provinces or internationally that is completely different from the regime within a province. Certainly, the trucking industry told us, and I am sure will tell you, that their desire is to have one set of rules by which to operate. They would like, for example, to have the same set of rules in the Province of Quebec and the same set of rules with respect to interprovincial trucking and the same set of rules with respect to international trucking.

Senator Spivak: If I could interrupt you, Mr. Elliott, I neglected one portion. Under the internal agreement on trade and under NAFTA, Canada has an obligation to standardize national safety standards across provincial borders and across international borders. I do not quite understand why it would be so terrible if you had two standards. Perhaps the provinces would need to buckle up. I do not get it.

Do the Canadian government, the NAFTA treaty, the internal treaty on trade and the Constitution not trump the provincial governments, no matter what they are doing? No? Yes.

The Chairman: Let the official answer, Senator Spivak.

Mr. Elliott: I defer to my colleagues from the Department of Justice. The simple answer is "no", but there is not a simple answer. The Constitution and the relative jurisdictions in conflict of law issues are very complicated. The desire has been to try to have one regime. We have moved a certain distance down that road, if I may use that analogy, but we have not made as much progress as we need to make.

Senator Spivak: Okay.

Mr. Elliott: You asked also about hours of service. May I respond to that?

Senator Spivak: Public hearings, yes.

Mr. Elliott: As I said in my response to an earlier question, the issue of public consultations is still under consideration. There will certainly be public consultations. We, the federal government,

rejeter entièrement cette solution. Ce projet de loi se fonde sur cette approche. Comme l'a indiqué M. Sweet, même si le succès n'a pas été complet, il y a certainement une certaine coopération et une certaine uniformité entre les provinces.

Encore une fois, ce n'est pas suffisant, mais c'est certainement mieux que d'avoir 14 régimes entièrement différents dans les provinces et les territoires pour les questions relevant des gouvernements provinciaux et territoriaux et un autre régime pour le camionnage interprovincial et international.

Pour répondre à votre question quant à savoir ce qui nous empêche, dans la Constitution, de réglementer le camionnage interprovincial ou international, je n'ai pas consulté notre conseillère juridique, mais je répondrais que rien ne nous en empêche.

Le sénateur Spivak: Exactement.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi ne l'avez-vous pas fait il y a 20 ans?

M. Elliott: Si nous ne l'avons pas fait c'est, comme je l'ai dit, parce que nous ne voulions pas avoir pour le camionnage interprovincial ou international un régime entièrement différent du régime en vigueur dans une province. Le secteur du camionnage nous a dit, comme il vous l'a certainement dit aussi, j'en suis sûr, qu'il souhaitait avoir les mêmes règles partout. Il voudrait, par exemple, être soumis aux mêmes règles au Québec, pour le camionnage interprovincial et pour le camionnage international.

Le sénateur Spivak: Si vous me permettez de vous interrompre, monsieur Elliott, j'ai oublié un aspect de la question. Aux termes de l'accord interne sur le commerce et de l'ALENA, le Canada a l'obligation d'uniformiser les normes nationales de sécurité pour le transport interprovincial et international. Je ne comprends pas pourquoi il serait si terrible d'avoir deux normes. Les provinces auraient peut-être besoin de s'aligner. Je ne comprends pas.

Le gouvernement canadien, l'ALENA, le traité interne sur le commerce et la Constitution ne lient-ils pas les gouvernements provinciaux, quoi qu'ils fassent? Non? Oui.

La présidente: Laissez-nous entendre la réponse officielle, sénatrice.

M. Elliott: Je laisserai répondre mes collègues du ministère de la Justice. La réponse est «non» mais ce n'est pas si simple. Les questions portant sur la Constitution et les conflits entre les champs de compétence sont très complexes. Nous avons voulu essayer de mettre en place un régime unique. Nous avons progressé dans cette voie, si vous me permettez l'analogie, mais il nous reste du chemin à faire.

Le sénateur Spivak: Très bien.

M. Elliott: Vous avez également posé une question sur les heures de service. Puis-je y répondre?

Le sénateur Spivak: Sur les audiences publiques, oui.

M. Elliott: Comme je l'ai dit en réponse à une question précédente, nous continuons d'examiner la question des consultations publiques. Il y en aura certainement. Le gouverne-

will certainly have a role to play with respect to those. The CCMTA board is dealing with that issue, and the minister will have some decisions to make based on what the CCMTA is proposing.

I would ask Mr. Sweet if he could address the senator's question about the draft standard.

Senator Spivak: When and where?

Mr. Elliott: That has not yet been determined, senator.

Senator Spivak: Okay.

Mr. Sweet: The draft standard is substantially complete. It is to be used as the basis for consultations, as I think I indicated in an appearance before some of you last fall. This exercise did take us quite a bit longer than was envisaged. It was more complicated than we had thought it would be, quite frankly. However, we are in good shape now. As soon as a decision is taken on how the consultations will be effected, that document will be used as the base document, if you like.

Ms Elizabeth MacNab, Legal Counsel, Transport Canada: I want to say at the outset that I agree with Mr. Elliott with regard to the application of NAFTA and other international agreements. We cannot, under an agreement with another state, interfere with matters that are purely within the provincial jurisdiction, unless the provinces also agree to it.

One other point that has not quite been made during all of this discussion is that although we, in the federal government, have the jurisdiction over interprovincial motor vehicle operations, there are some limits to that jurisdiction. The case that determined our jurisdiction in the first place pointed out quite clearly that there were some matters that remained within the provincial sphere relating to highway safety. Some simple examples are matters such as speed limits, load limits on local highways, and so on.

As the federal government gets more involved in the safety aspects of interprovincial trucking operations the question of where the line is drawn between local matters and federal matters will become more blurred. That is another reason for looking towards more cooperation.

Senator Spivak: Thank you for explaining that. However, I wonder if the opinion that you have given has been tested through other court decisions. I ask that because of the Chapter 11 section in the NAFTA agreement. It has been said in some quarters, that that section means that municipalities cannot operate independently. If that can reach into the municipal system, it occurs to me to wonder whether the whole NAFTA position that you state been tested in the courts of law? Has that ever been challenged?

Ms MacNab: Not to my knowledge, but I am not an expert on NAFTA.

Senator Spivak: At issue here is the fact that we have an agreement under NAFTA. In other areas of NAFTA the agreement has been able to reach down into the municipalities, if I may put it that way. The Mexican issue regarding putting metal-clad garbage in the garbage dump is an example.

ment fédéral aura un rôle à jouer à cet égard. Le conseil du CCATM se penche sur la question et le ministre aura des décisions à prendre sur ce que le CCATM proposera.

Je demanderais à M. Sweet s'il peut répondre à la question du sénateur concernant le projet de norme.

Le sénateur Spivak: Quand et où?

M. Elliott: Cela n'a pas encore été décidé.

Le sénateur Spivak: Très bien.

M. Sweet: Le projet de norme est presque achevé. Il servira de base aux consultations comme je crois l'avoir dit quand j'ai comparu devant certains d'entre vous l'automne dernier. Ce travail nous a pris un peu plus de temps que prévu. C'était plus compliqué que nous l'avions pensé. Nous sommes toutefois dans la bonne voie. Dès qu'une décision sera prise quant à la façon dont les consultations se dérouleront, ce document servira de document de base, si vous voulez.

Mme Elizabeth MacNab, conseillère juridique, Transports Canada: Je tiens à dire dès le départ que je suis d'accord avec M. Elliott quant à l'application de l'ALENA et des autres accords internationaux. Nous ne pouvons pas, aux termes d'un accord avec un autre pays, nous ingérer dans les questions qui sont purement du ressort des provinces, à moins que les provinces ne soient d'accord.

Une autre chose qu'on a omis de dire au cours de cette discussion est que même si le transport routier interprovincial est du ressort du gouvernement fédéral, ce champ de compétence a certaines limites. La cause qui a déterminé notre champ de compétence précisait clairement que certaines questions concernant la sécurité routière demeuraient du ressort des provinces. Il s'agit, par exemple, des limites de vitesse, des limites de charge sur les routes locales, etc.

Comme le gouvernement fédéral s'intéresse davantage à la sécurité du camionnage interprovincial, la ligne de démarcation entre les questions locales et les questions fédérales va devenir plus floue. C'est une autre raison pour laquelle nous devons rechercher une plus grande coopération.

Le sénateur Spivak: Je vous remercie de vos explications. Je me demande toutefois si l'opinion que vous nous avez donnée a été confirmée par d'autres décisions des tribunaux. Je pose la question en raison de la disposition du chapitre 11 de l'ALENA. On a dit dans certains milieux qu'en raison de cette disposition, les municipalités ne peuvent pas agir de façon indépendante. Si cela peut toucher les municipalités, je me demande si l'ensemble de l'accord conclu dans le cadre de l'ALENA a été contesté devant les tribunaux? Cela a-t-il été contesté?

Mme MacNab: Pas à ma connaissance, mais je ne suis pas une spécialiste de l'ALENA.

Le sénateur Spivak: Le fait est que nous avons un accord dans le cadre de l'ALENA. Dans d'autres domaines, l'ALENA a pu s'appliquer aux municipalités. La question mexicaine en ce qui concerne le rejet de déchets métalliques dans les dépotoirs en est un exemple.

Madam Chair, do we need to look at this perhaps in more detail?

Ms MacNab: Perhaps I could make one point here with regard to NAFTA. Under NAFTA our obligation is to provide national treatment to our NAFTA partners, which means in terms of the trucking industry that we can demand that trucks coming into Canada from either Mexico or the United States meet Canadian standards, which is, again, another reason for harmonizing. That means safety standards.

Senator Spivak: However, if Canadian trucks going into the United States do not have the same standards as the American trucks, what is our exposure there? We are desperately trying to harmonize with the United States in many areas. In this area we are not.

Ms MacNab: That is right.

Senator Forrestall: I am surprised that, from your point of view, the department has not considered a reference to the Supreme Court for an interpretation. I wonder whether or not this would withstand the scrutiny of judicial review. It would assist to understand it without having to wait until an event, or a sequence of events, takes place requiring a reference, for whatever reason, to the Supreme Court.

Would the department consider a reference to the Supreme Court simply to better understand this?

Mr. Elliott: Senator, I certainly thank you for your observations, but note that whether or not there should be a reference to the Supreme Court of Canada on a matter relating to international trade would be a more appropriate question for the Attorney General of Canada and perhaps our colleagues at Foreign Affairs and International Trade.

Senator Forrestall: I am not sure how this should happen, but certainly an impetus must come from Transport because this is a Transport matter. The Attorney General of Canada will not otherwise look at this and decide on it.

Mr. Elliott: Senator, I will certainly be happy to pass that observation on to the minister.

Senator Forrestall: I would appreciate it if you would.

Senator Eyton: Instinctively, I like the idea of one standard. To me that makes great sense because it is an effective and efficient way of doing things. Instinctively, I would favour a delegation, the principle in the bill itself.

It may be naïve of me, but a number of questions have been raised that worry me a little. Let me ask a simple question. If the safety standards are critical for the National Safety Code, who is driving all that?

Are the federal authorities, or are the federal and provincial authorities, driving the development of a national safety code and those standards? What is the relationship with the U.S. and Mexico in terms of the international standards that we are talking

Madame la présidente, ne devrions-nous pas examiner cette question plus en détail?

Mme MacNab: Je pourrais peut-être faire valoir une chose au sujet de l'ALENA. L'ALENA nous oblige à accorder le traitement national à nos partenaires de l'ALENA ce qui veut dire, en ce qui concerne l'industrie du camionnage, que nous pouvons exiger que les camions qui arrivent au Canada en provenance du Mexique ou des États-Unis respectent les normes canadiennes, ce qui constitue une raison de plus d'harmoniser les normes. Je veux parler des normes de sécurité.

Le sénateur Spivak: Toutefois, si des camions canadiens qui vont aux États-Unis ne répondent pas aux mêmes normes que les camions américains, que risquons-nous? Nous essayons désespérément de nous aligner avec les États-Unis dans bien des domaines. Nous ne le faisons pas dans ce secteur.

Mme MacNab: C'est exact.

Le sénateur Forrestall: Je m'étonne que le ministère n'ait pas songé à renvoyer cette question à la Cour suprême pour qu'elle donne son interprétation. Je me demande si cela résisterait ou non à un contrôle judiciaire. Cela nous aiderait à comprendre sans avoir à attendre qu'un événement, ou une série d'événements, ne nous obligent à faire un renvoi à la Cour suprême.

Le ministère serait-il prêt à envisager un renvoi à la Cour suprême simplement pour mieux comprendre la situation?

M. Elliott: Sénateur, je vous remercie de vos observations, mais la question de savoir s'il y a lieu de renvoyer devant la Cour suprême du Canada une question concernant le commerce international devrait être plutôt posée au procureur général du Canada et peut-être à nos collègues des Affaires étrangères et du Commerce international.

Le sénateur Forrestall: Je ne sais pas exactement comment cela se ferait, mais il faut certainement une initiative de la part du ministère des Transports étant donné que c'est une question concernant les transports. Autrement, le procureur général du Canada ne se pencherait pas sur ce dossier.

M. Elliott: Sénateur, je me ferai certainement un plaisir de transmettre ces observations au ministre.

Le sénateur Forrestall: Je l'apprécierais.

Le sénateur Eyton: A priori, j'aime l'idée d'une norme uniforme. Cela me paraît parfaitement logique étant donné que c'est une façon efficace de procéder. A priori, je serais pour une délégation, le principe que l'on retrouve dans le projet de loi.

C'est peut-être naïf de ma part, mais plusieurs des questions qui ont été soulevées m'inquiètent un peu. Je voudrais poser une question bien simple. Si les normes de sécurité sont essentielles pour la mise en place du Code canadien de sécurité, qui prend toute cette initiative?

Est-ce les autorités fédérales ou à la fois les autorités fédérales et provinciales qui vont prendre l'initiative de mettre en place un Code canadien de sécurité de même que ces normes? Quelles sont nos relations avec les États-Unis et le Mexique en ce qui concerne

about? Who or what is driving the development of the National Safety Code and those standards?

Mr. Sweet: The development of the National Safety Code standards is really done collegially in a consensus-based way. The organization that is most involved is the Canadian Council of Motor Transport Administrators, CCMTA, which is an organization of all provincial and territorial governments and the federal government. The CCMTA also includes many hundreds of other members — public interest groups and private sector concerns.

The standards are developed by this committee of federal and provincial officials and are amended from time to time by the same committee.

Senator Eyton: In every important initiative there is a small group that initiates change. It is not an association of 500 or 1,000. Who is taking the lead in this? To what extent are we working well with our provincial colleagues as well as internationally?

Mr. Sweet: I humbly suggest that we lead on many of these initiatives. That is not surprising, because around the CCMTA table we are the only representatives of the national interest — the provinces, obviously, represent their own interests. I would suggest that Transport Canada is very active in the CCMTA process and is leading a number of initiatives with which you are familiar; we chair the hours-of-service task force, for example, as well as the safety ratings task force, and others.

Senator Eyton: Senator Spivak talked about a three-year period. It is probably longer than that since we worked on the National Safety Code and the standards. How close are we to reaching a consensus of what I could call the “best Canadian standards”? I recognize that only a few have signed on in any meaningful way. How close are we to something that is comprehensive and meets Canadian standards?

Mr. Sweet: As I indicated earlier, consistent implementation of the safety rating standard No. 14 is the key; it is agreed by all around the CCMTA table and by industry that that is the key standard. That is because it is an umbrella standard that brings into consideration performance on all of the other key National Safety Code standards. Standard No. 14 is the key. By the end of this calendar year most, if not all, of the provinces will be well placed to begin implementation of safety ratings. In fact, some are implementing them now and others are still working on the systems requirements that I indicated earlier. I suggest that a year from now we should be in very good shape. Therefore, we should begin to see consistent safety ratings implemented in every jurisdiction across Canada.

Senator Eyton: The matter is urgent. The reasons have already been alluded to here. How tough are you prepared to be with, and how quickly will you act against, states and provinces that simply do not adhere to, or do not enforce, or do not fulfil their commitments in accordance with the National Safety Code? How tough can you be?

les normes internationales dont nous parlons? Qui prend l'initiative d'élaborer le Code canadien de sécurité et ces normes?

M. Sweet: L'élaboration des normes du Code canadien de sécurité est faite d'un commun accord. L'organisme qui y participe le plus est le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, le CCATM, qui représente tous les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que le gouvernement fédéral. Le CCATM comprend également des centaines d'autres membres, des groupes d'intérêt public et des intérêts du secteur privé.

Les normes sont élaborées par ce comité de représentants fédéraux et provinciaux qui se charge également de les modifier périodiquement.

Le sénateur Eyton: Pour toute initiative importante, c'est un petit groupe qui propose des changements. Ce n'est pas une association de 500 ou 1 000 membres. Qui dirige cette initiative? Dans quelle mesure collaborons-nous avec nos collègues aux niveaux provincial et international?

M. Sweet: Je croirais, en toute humilité, que c'est nous qui dirigeons un grand nombre de ces initiatives. Ce n'est pas étonnant car autour de la table du CCATM nous sommes les seuls à représenter les intérêts nationaux. Bien entendu, les provinces défendent leurs propres intérêts. Je dirais que Transports Canada joue un rôle très actif au sein du CCATM et dirige un certain nombre des initiatives que vous connaissez. Nous présidons le Groupe de travail sur les heures de service, par exemple, de même que le Groupe de travail sur les cotes de sécurité entre autres.

Le sénateur Eyton: Le sénateur Spivak a parlé d'une période de trois ans. C'est sans doute plus long étant donné que nous avons travaillé au Code canadien de sécurité et aux normes. À quel point sommes-nous près de parvenir à un consensus sur ce que j'appellerais «les normes canadiennes exemplaires»? Je reconnais que seules quelques provinces y ont vraiment souscrit. À quel point sommes-nous près d'aboutir à quelque chose de complet qui réponde aux normes canadiennes?

M. Sweet: Comme je l'ai dit tout à l'heure, tous les membres du CCATM et de l'industrie s'entendent à dire que la norme n° 14 sur les cotes de sécurité est la norme la plus importante. C'est parce qu'elle tient compte de toutes les autres normes importantes du Code canadien de sécurité. La norme n° 14 est à la clé de tout. D'ici la fin de l'année civile la plupart, sinon la totalité des provinces seront bien placées pour commencer la mise en oeuvre des cotes de sécurité. En fait, certaines ont commencé à les appliquer tandis que d'autres travaillent encore à établir les exigences dont j'ai parlé tout à l'heure. Je dirais que d'ici un an, la situation devrait être très positive. Par conséquent, nous devrions commencer à voir des cotes de sécurité mises en oeuvre dans chaque région du pays.

Le sénateur Eyton: C'est urgent. On a déjà indiqué pourquoi. Quelle rigueur comptez-vous déployer et avec quelle rapidité allez-vous agir à l'endroit des États et des provinces qui ne respectent pas ou n'appliquent pas le Code canadien de sécurité ou encore qui ne s'acquittent pas des obligations que le Code leur confère? À quel point pouvez-vous sévir?

Mr. Sweet: We have had excellent cooperation in building the safety ratings standards. As I indicated, everybody around the CCTMA table agrees that that is the key safety standard. I expect that cooperation to continue into consistent implementation of the standard. The short answer is that we are not anticipating significant inconsistencies. There has been cooperation exhibited thus far in developing a standard and implementing it. Therefore, we anticipate that all jurisdictions will comply with the standard. We hope that we will not need to consider any action.

Senator Setlakwe: What happens if they do not comply?

Senator Eyton: Ultimately, the federal government has the authority to withdraw the exemption.

Mr. Sweet: That is correct. The minister noted that in his opening remarks. If it turns out that a province, for whatever reason, is not implementing the standard as laid out, then certainly the Minister of Transport has the authority to withdraw from that province their authority to issue safety fitness certificates to carriers.

Senator Finestone: I looked through the minister's speech and I am concerned about penalties and fines.

You mentioned, Mr. Sweet, that you represent the national interest. However, as the minister stated on page 7 of his brief, "Since the trucking and motor coach industries are largely national and international rather than local or provincial, it is essential that their safety regulation be consistent across the country and compatible with regulation in the U.S. and Mexico." There is not, generally, satisfaction with the application of the national standard to date, because it is not considered good enough, it is not seamless, and yet we have national treatment. Then I read that the act addresses both bussing and trucking transport, both of which are vital parts of our national transportation system. Apparently trucking is a \$40 billion industry and is an essential component of Canada's economy, but we need to improve road safety. The minister also indicated that it is necessary to view this significant growth in heavy truck traffic as imperilling road safety. Therefore, it is a federal responsibility, because a high proportion of that motor carrier activity is across provincial boundaries. That is even more to the point under the "peace, order and good government" section. The government is convinced that regulation by governments is most effective in achieving this, but according to the second paragraph on page 4 of the brief, they will delegate federal authority in this area.

I would ask you then to look at the new "objectives" section, on page 5 of the brief.

When did we decide to segregate the country — create more divisions and reduce the federal jurisdiction and national responsibility? I do not understand that. I believe that Senator Eyton hit the nail on the head. I ask Ms MacNab when it was that transportation became a questionable division mark for federal-

M. Sweet: Nous avons obtenu une excellente coopération pour l'élaboration des cotes de sécurité. Comme je l'ai dit, tous les membres du CCATM reconnaissent qu'il s'agit de la norme la plus importante. Je m'attends à ce que cette coopération se poursuive pour la mise en oeuvre de la norme. Autrement dit, nous ne nous attendons pas à des différences importantes. Il y a eu une bonne coopération jusqu'ici pour l'élaboration d'une norme et sa mise en oeuvre. Nous nous attendons par conséquent à ce que toutes les provinces se conforment à la norme. Nous ne pensons pas qu'il sera nécessaire d'envisager des mesures.

Le sénateur Setlakwe: Qu'arrivera-t-il si elles ne s'y conforment pas?

Le sénateur Eyton: Le gouvernement fédéral a le pouvoir de supprimer l'exemption.

M. Sweet: C'est exact. Le ministre l'a souligné dans sa déclaration liminaire. S'il s'avère que, pour une raison ou une autre, une province n'applique pas la norme, le ministre des Transports peut certainement retirer à cette province le pouvoir de délivrer aux transporteurs des certificats d'aptitude en matière de sécurité.

Le sénateur Finestone: J'ai examiné le discours du ministre et je m'inquiète des pénalités et des amendes.

Vous avez mentionné, monsieur Sweet, que vous défendiez l'intérêt national. Néanmoins, comme le ministre l'a déclaré à la page 7 de son mémoire «Comme les industries du camionnage et des autocaristes sont en grande partie nationales et internationales, plutôt que locales ou provinciales, il est essentiel que leur réglementation en matière de sécurité soit uniforme à la grandeur du pays et compatible avec la réglementation américaine et mexicaine.» On n'est généralement pas satisfait jusqu'ici, de l'application de la norme nationale étant donné qu'elle n'est pas jugée suffisante, qu'elle n'est pas uniforme alors que nous avons le traitement national. Je lis ensuite que la loi s'applique à la fois au transport par autocar et au transport par camion, deux éléments essentiels de notre réseau de transport national. Apparemment, le camionnage est une industrie d'une valeur de 40 milliards de dollars et un élément essentiel de l'économie canadienne, mais nous devons améliorer la sécurité routière. Le ministre a également dit qu'il fallait comprendre que la croissance importante de la circulation de poids lourds menace la sécurité routière. Par conséquent, il s'agit d'une responsabilité fédérale étant donné qu'une forte proportion de ce transport se fait d'une province à l'autre. Cela relève encore davantage des dispositions relatives à la paix, à l'ordre et au bon gouvernement. Le gouvernement est convaincu que la réglementation gouvernementale est le moyen le plus efficace d'y parvenir, mais selon le deuxième paragraphe de la page 4 de ce mémoire, il va déléguer les pouvoirs fédéraux dans ce domaine.

Je vous demanderais alors d'examiner ce qui est dit à propos des nouveaux objectifs, à la page 5 du mémoire.

Quand avons-nous décidé de séparer le pays, de créer davantage de divisions et de réduire le champ de compétence fédérale et les responsabilités nationales? Je ne comprends pas. Je crois que le sénateur Eyton a visé en plein dans le mille. Je demande à Mme MacNab quand le transport est devenu un

provincial jurisdiction? Was Mr. Dion consulted on this? Is it something that is open for discussion?

The Chairman: We are still discussing a transport issue.

Senator Finestone: Yes, but I would presume that the Intergovernmental Relations Minister, Stéphane Dion, would be consulted on this issue.

The Chairman: We will ask him, if need be.

Senator Finestone: I hope so. I do not understand why there is a question mark.

Mr. Elliott: Our understanding, and certainly the bill reflects our understanding and advice, is that the provinces clearly have some jurisdiction with respect to trucking.

Senator Finestone: Yes.

Mr. Elliott: The federal government certainly has jurisdiction with respect to international and interprovincial trucking.

With respect to the delegation and when those things were decided, the minister indicated that there was a decision in the 1950s. It is true that this bill is a continuation of that model.

Mr. Sweet has alluded to the good cooperation that has been exhibited by provinces with respect to this particular standard and the work that has already been undertaken by jurisdictions to implement this standard. Our expectation is that the legislation before you, should it be passed and implemented by Parliament, will be an important step toward reinvigorating the National Safety Code.

That is one reason that the National Safety Code is specifically referred to in the bill. Will it be enough? Will it provide the level of harmonization and cooperation that we require? The minister, in his opening remarks, suggested that this question is still open. If it does not, he has indicated that he is prepared to consider other action.

Senator Forrestall: I have a follow-up to something the minister was talking about earlier regarding the development of smart highway systems, particularly Highway 401 and half a dozen others. For example, we have our own stretch of killer highway in the Annapolis Valley in Nova Scotia. There are a number of them around the country.

Could a province, on the basis of developing cures for these terrible situations, seek federal funding? Would that be sufficient reason for funding, or must there be a federal-provincial mix, which seems to have been the desired policy over the years: "If we have already spent money there, we will spend more. However, if we have not spent any money yet, we will not spend any at all."

In other words, is there a criterion for federal help?

Mr. Elliott: Unfortunately, I am not in a position to provide you with an answer to that question. I hope that I am not sounding overly bureaucratic, but the question of highway funding is not within the responsibility of my group, which is the safety and security group. Any of my colleagues from that part of the

domaine justifiant une division entre le champ de compétence du fédéral et des provinces? M. Dion a-t-il été consulté à ce sujet? Est-ce une question dont on peut discuter?

La présidente: Nous discutons toujours d'une question concernant les transports.

Le sénateur Finestone: Oui, mais je suppose que le ministre des Relations intergouvernementales, Stéphane Dion, a dû être consulté à ce sujet.

La présidente: Nous lui poserons la question, si besoin est.

Le sénateur Finestone: Je l'espère. Je ne comprends pas pourquoi il y a un point d'interrogation.

M. Elliott: À notre connaissance, et c'est certainement ce que reflète le projet de loi, le camionnage entre certainement dans le champ de compétence des provinces.

Le sénateur Finestone: Oui.

M. Elliott: Le camionnage international et interprovincial est certainement du ressort du gouvernement fédéral.

Pour ce qui est de la délégation des pouvoirs et de l'époque où ces décisions ont été prises, comme l'a dit le ministre, cela a été décidé dans les années 50. Il est vrai que ce projet de loi représente le prolongement de ce modèle.

M. Sweet a mentionné l'excellente collaboration dont les provinces ont fait preuve à l'égard de cette norme et le travail qui a déjà été accompli par les provinces pour la mettre en oeuvre. Nous nous attendons à ce que le projet de loi dont le comité est saisi constitue, s'il est adopté et mis en oeuvre par le Parlement, une mesure importante pour revigorer le Code canadien de sécurité.

Voilà pourquoi le Code canadien de sécurité est mentionné dans le projet de loi. Cela sera-t-il suffisant? Cette mesure va-t-elle assurer l'harmonisation et la coopération dont nous avons besoin? Dans sa déclaration liminaire, le ministre a laissé entendre que cette question était encore en suspens. Si l'harmonisation n'est pas réalisée, il s'est dit prêt à envisager d'autres mesures.

Le sénateur Forrestall: J'ai une question qui fait suite à ce que le ministre a dit tout à l'heure au sujet du développement des autoroutes automatiques, surtout à propos de la 401 et d'une demi-douzaine d'autres autoroutes. Par exemple, nous avons un tronçon de route très dangereuse dans la vallée d'Annapolis, en Nouvelle-Écosse. Il y en a un certain nombre au Canada.

Une province pourrait-elle, pour remédier à ces situations terribles, demander l'aide financière du gouvernement fédéral? Serait-ce une raison suffisante pour obtenir un financement ou faut-il une contrepartie provinciale comme on semble vouloir le faire depuis des années: «Si nous avons déjà dépensé de l'argent là, nous en dépenserons plus. Par contre, si nous n'avons pas encore dépensé un sou, nous ne dépenserons rien.»

Autrement dit, existe-t-il un critère pour l'aide fédérale?

M. Elliott: Malheureusement, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. J'espère que vous n'y verrez pas la réponse d'un bureaucrate, mais la question du financement du réseau routier n'est pas sous la responsabilité de mon groupe, qui est le groupe de la sécurité. N'importe lequel de mes collègues de

department, or the minister, could provide you with that information, but I am afraid that I do not have it available this morning.

Senator Forrestall: Whom would we call?

Mr. Elliott: My counterpart, the responsible ADM, is Mr. Louis Ranger. He is the Assistant Deputy Minister for Policy for the Department of Transport. He and his group administer highway funding and provide advice to the minister on highway funding.

Senator Forrestall: It would seem that the Auditor General's observations were bang on. Perhaps the Public Service of Canada should meet with us every third week for one hour to tell us who is involved.

Senator Spivak: I want to go back to the hours of service issue. It relates to the safety rating system, if the code and regulation that emerge reflect past discussions. The CCMTA has suggested that carriers with good safety ratings will be allowed to exceed the hours-of-service regulation. Does the draft standard include any recognition of carriers with satisfactory or good safety ratings?

Mr. Sweet: The senator is quite correct. We are continuing to do research in the area of fatigue, which is fundamental to establishing an appropriate hours-of-service regime. We have done considerable work in this area over the last few years, as you know, and we are continuing to do more. Part of the "more" is the possibility of running a controlled experiment to determine other impacts of hours-of-service arrangements on fatigue. The details are just being worked out. We are involved, as are our American counterparts, Industry Canada and some provinces, as well. If there is an issue in this area, it would be very well controlled and it would be of a research nature.

Senator Spivak: Is the answer yes or no?

Mr. Sweet: The answer is that we are considering some research in that area.

Senator Spivak: It might be the case that carriers with good safety ratings will be allowed to exceed the hours-of-service regulation? You are not ruling that out?

Mr. Sweet: As I indicated, we are considering entering into some research that would investigate this sort of situation.

Senator Spivak: I think I have the answer.

The Chairman: You are putting words in Mr. Sweet's mouth.

Senator Spivak: No.

Senator Callbeck: Some of the concerns that I hear expressed by the public concerning trucks are the hours of service and the length or the size of trucks. My understanding is that last fall Ontario moved to extend the length of trucks. Where does that stand? Are there discussions with the provinces? Will this be

cette section du ministère, ou le ministre lui-même, pourrait vous fournir ce renseignement, mais j'ai bien peur de ne pas pouvoir vous répondre ce matin.

Le sénateur Forrestall: Qui devons-nous appeler?

M. Elliott: Mon homologue, le sous-ministre adjoint responsable, est M. Louis Ranger. Il est le sous-ministre adjoint de la Politique du ministère des Transports. Son groupe et lui administrent le financement du réseau routier et conseillent le ministre à ce sujet.

Le sénateur Forrestall: J'ai l'impression que les observations du vérificateur général étaient tout à fait justifiées. La fonction publique du Canada devrait peut-être nous rencontrer toutes les trois semaines, pendant une heure, pour nous dire qui assume les diverses responsabilités.

Le sénateur Spivak: Je voudrais en revenir à la question des heures de travail. C'est en rapport avec les cotes de sécurité si le code et la réglementation qui en ressortent reflètent les discussions que nous avons eues. Le CCATM a laissé entendre que les transporteurs qui ont une bonne cote de sécurité seraient autorisés à dépasser le nombre d'heures de travail prescrit. Le projet de norme accorde-t-il une exemption aux transporteurs qui ont une cote de sécurité bonne ou satisfaisante?

M. Sweet: Le sénateur a raison. Nous continuons à faire des recherches sur la fatigue, ce qui est indispensable pour établir un bon régime d'heures de travail. Nous avons travaillé énormément sur ce dossier ces dernières années, comme vous le savez, et nous continuons. Nous envisageons notamment la possibilité de faire une expérience contrôlée pour déterminer les autres répercussions des heures de travail sur la fatigue. Nous sommes en train d'en mettre les détails au point. Nous participons à ce projet de même que nos homologues américains, Industrie Canada et certaines provinces. Si nous faisons une expérience dans ce domaine, elle sera très bien contrôlée et il s'agira d'une étude.

Le sénateur Spivak: La réponse est-elle affirmative ou négative?

M. Sweet: La réponse est que nous envisageons de faire des recherches dans ce domaine.

Le sénateur Spivak: Se pourrait-il que les transporteurs ayant une bonne cote de sécurité soient autorisés à dépasser les heures de travail prescrites dans le règlement? Vous n'écarterez pas cette possibilité?

M. Sweet: Comme je l'ai dit, nous envisageons d'effectuer des recherches sur ce genre de situation.

Le sénateur Spivak: Je pense que j'ai ma réponse.

La présidente: Vous lui faites dire ce qu'il n'a pas dit.

Le sénateur Spivak: Non.

Le sénateur Callbeck: Certaines des préoccupations du public au sujet des poids lourds portent sur les heures de travail de même que la longueur ou la taille des camions. Si j'ai bien compris, l'automne dernier, l'Ontario a cherché à augmenter la longueur des camions. Où en sont les choses? Avez-vous eu des discussions

considered in the national safety code? Is it part of it? I should like to hear your comments on that.

Mr. Sweet: There is no national safety code standard that deals specifically with the weights or the lengths of commercial vehicles. There is a memorandum of understanding that has been entered into amongst all provincial levels of government and the federal government concerning truck weights and dimensions.

Having said that there is no NSC standard that deals specifically with weights and dimensions, I should indicate that the safety rating standard deals obliquely, shall I say, with that issue?

Let me explain. A number of factors go into the building of a safety rating. One of these factors will be a carrier's weights and dimensions performance, if I can put it that way. If a carrier receives contraventions for overweight vehicles or for vehicles that are over length, then that will be accounted for in that carrier's safety rating. Although there is no specific NFC standard that deals with weights and dimensions, a carrier's weights and dimensions performance will be a factor in the building of the carrier's safety rating.

Senator Finestone: Will it pay for the cost of repairs to the roads when they break it up. The highways get destroyed, and we have no rules to govern that.

Senator Callbeck: You say that length will be included. Could every province permit a different length? Will there be any thought to standardizing the length or getting some control over it?

Mr. Sweet: The memorandum to which I referred was entered into in 1988, I believe. That is the memorandum on weights and dimensions. It has been amended once or twice, or perhaps thrice since. In fact, only recently Ontario and Quebec entered into a further understanding on the issue of weights and dimensions.

It is fair to say that the issue of weights and dimensions has been approached more on a regional basis. When you talk of a national uniformity of weights and dimensions, that has been an objective, but it is fair to say that the result is that we have more regional arrangements on weights and dimensions than we have national.

Again not to appear to be overly bureaucratic, the issue of weights and dimensions is also within the purview of our policy group. That would be Mr. Ranger's folks rather than the organization that Mr. Elliott heads, of which I am a part.

Senator Callbeck: You said that this memorandum of understanding was signed in 1990 concerning the dimensions. What does it say? Does it have any teeth in it?

Mr. Sweet: I should probably defer to helping you out, perhaps, by getting more information on the weights and dimensions memorandum. As I indicated, it really is not an area that is our responsibility; it is the responsibility of the policy group in Transport Canada, but we would be willing to bring further information to you if it is of interest.

avec les provinces? En sera-t-il question dans le Code canadien de sécurité? Est-ce que cela en fait partie? Je voudrais savoir ce que vous avez à nous dire à ce sujet.

M. Sweet: Le Code canadien de sécurité ne comprend pas de norme portant spécifiquement sur le poids ou la longueur des véhicules commerciaux. Un protocole d'entente a été conclu entre les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral au sujet du poids et des dimensions des camions.

Cela dit, le code ne comprend pas de norme traitant spécifiquement du poids et des dimensions. Je dois dire que la norme sur les cotes de sécurité aborde le sujet indirectement.

Permettez-moi de m'expliquer. Plusieurs facteurs entrent dans l'établissement d'une cote de sécurité. L'un de ces facteurs sera le rendement du transporteur en ce qui concerne le poids et les dimensions, si je peux m'exprimer ainsi. Si un transporteur est mis à l'amende parce que ses véhicules dépassent la longueur ou le poids permis, il en sera tenu compte pour établir sa cote de sécurité. Bien que le code ne comporte pas de norme se rapportant au poids et aux dimensions, le rendement du transporteur à cet égard est un facteur qui sera pris en considération.

Le sénateur Finestone: Cela va-t-il payer le coût de réparation des routes lorsqu'elles s'abîment? Les routes sont détruites et nous n'avons aucun règlement à cet égard.

Le sénateur Callbeck: Vous dites que la longueur sera incluse. Chaque province pourrait-elle autoriser une longueur différente? Va-t-on songer à normaliser la longueur des camions ou à la contrôler?

M. Sweet: Le protocole d'entente dont j'ai parlé a été conclu en 1988, je crois. Il porte sur le poids et les dimensions. Il a été modifié une ou deux fois et peut-être trois fois depuis. En fait, l'Ontario et le Québec ont récemment conclu une nouvelle entente sur le poids et les dimensions.

On peut dire que cette question a davantage été abordée sur une base régionale. Quand vous parlez de l'uniformité des poids et dimensions sur le plan national, c'était un de nos objectifs, mais en réalité, les modalités à cet égard sont davantage régionales que nationales.

Sans vouloir parler comme un bureaucrate, je dirais que la question des poids et dimensions est également du ressort de notre groupe de la politique. Cela relève davantage du groupe de M. Ranger que de celui que dirige M. Elliott et dont je fais également partie.

Le sénateur Callbeck: Vous avez dit que le protocole d'entente au sujet des poids et dimensions avait été signé en 1990. Quelle est sa teneur? Confère-t-il la moindre obligation?

M. Sweet: Je devrais peut-être, pour vous aider, obtenir davantage de renseignements sur ce protocole. Comme je l'ai dit, ce domaine n'entre pas vraiment dans notre champ de responsabilité, mais plutôt celui du groupe de la politique de Transports Canada. Nous serions toutefois prêts à vous fournir des renseignements complémentaires si cela vous intéresse.

The Chairman: If you can provide us with further information, it will be distributed to our members. In the meantime, some questions that were asked by Senators Spivak and Forrestall can be referred to Mr. Ranger, and we will ask Mr. Ranger to send us the answers to those questions. I appreciate that you cannot answer all of the questions.

Thank you for your presence here today. If we need further information, we will let you know.

Senator Spivak: Do we need to obtain further advice on NAFTA and its implementation?

The Chairman: I mentioned that request.

Senator Spivak: Perhaps we could get someone who is competent in that area?

The Chairman: I will let you know that as soon as possible.

I would ask the steering committee to remain for purposes of discussion and preparing a report.

The committee adjourned.

La présidente: Si vous pouvez nous fournir de plus amples renseignements, nous les distribuerons aux membres du comité. En attendant, les sénateurs Spivak et Forrestall ont posé des questions qui peuvent être soumises à M. Ranger et nous demanderons à ce dernier de nous faire parvenir les réponses. Je comprends que vous ne puissiez pas répondre à toutes les questions.

Je vous remercie d'être venus ici aujourd'hui. Si nous avons besoin de renseignements complémentaires, nous vous le ferons savoir.

Le sénateur Spivak: Devons-nous obtenir d'autres opinions au sujet de l'ALENA et de sa mise en oeuvre?

La présidente: J'ai mentionné cette demande.

Le sénateur Spivak: Peut-être pourrions-nous faire venir une personne compétente dans ce domaine?

La présidente: Je vous le ferai savoir le plus tôt possible.

Je demanderais au comité directeur de bien vouloir rester pour discuter et préparer un rapport.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, March 14, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-3, to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987, and to make consequential amendments to other acts, met this day at 5:30 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: We are meeting on the study of Bill S-3, an act to amend the Motor Vehicle Transport Act of 1987 and to make consequential amendments to other acts.

Our first witness is Mr. Bob Evans. Welcome, and please proceed.

Mr. Bob Evans, Executive Director, Canadians for Responsible and Safe Highways: I had a spectacular arrival that was totally unintended. I managed to trip over a piece of sidewalk in front of the building that was a bit uneven, and I went head over heels.

CRASH is very pleased to be invited to provide input to Bill S-3. CRASH is a national association working to ensure that public views and concerns are considered when governments develop, implement and enforce policies affecting trucking safety.

Trucking safety is about people. It is not about trucks, and I think we should not lose sight of that fact. In a typical year in Canada, almost 600 people are killed and 12,000 injured in some 40,000 truck crashes. Those are totally unacceptable statistics.

OTTAWA, le mercredi 14 mars 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 17 h 30 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Nous nous réunissons aujourd'hui pour étudier le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence.

Notre premier témoin est M. Bob Evans. Je vous souhaite la bienvenue et je vous cède la parole.

M. Bob Evans, directeur général, Canadiens et Canadiennes pour la sécurité routière: J'ai eu une arrivée spectaculaire qui était totalement imprévue. Je me suis arrangé pour trébucher sur un trottoir quelque peu inégal devant l'immeuble, et je suis tombé les quatre fers en l'air.

Nous sommes très heureux d'avoir été invités à donner notre point de vue sur le projet de loi S-3. Notre organisation, dont le sigle anglais est CRASH, est une association nationale qui s'efforce de faire en sorte que les gouvernements tiennent compte des préoccupations et des points de vue du public quand ils élaborent, mettent en oeuvre et font appliquer des politiques relativement à la sécurité dans le secteur du camionnage.

La sécurité du camionnage concerne les gens, et non pas les camions, et je crois que nous ne devrions pas perdre cela de vue. Au cours d'une année normale au Canada, près de 600 personnes sont tuées et 12 000 blessées dans quelque 40 000 accidents.

Trucking is important to the economy. However, trucks are so heavy, and there are so many of them that it is essential that they be operated on the roads as safely as possible.

We at CRASH have a major concern with the Motor Vehicle Transport Act, or MVTA, that we know is shared with trucking business associations and others. I refer to the failure to achieve a consistent National Safety Code. Public safety is at stake, yet in too many respects the provinces continue to go their own separate ways. I propose not to elaborate here on the nature and apparent explanations for this phenomenon, not because it is unimportant — it is certainly is very important — but because I expect that others will be addressing this aspect at some length. Permit me simply to add that uneven enforcement by provinces, and lack of federal direction is creating unnecessary administrative burdens, allowing unsafe practices and creating barriers to trade. If we cannot agree on trucking safety standards amongst ourselves, how can we expect to regulate in any meaningful way the safety of trucking operations within Canada on the part of our NAFTA partners?

With your indulgence, I want to quickly highlight the recommendations made on behalf of CRASH in our detailed brief to this committee, and then move to what we view as a particularly urgent matter relating to regulations made under the MVTA; regulations relating to hours of service.

Senator Forrestall: Could you give us a page reference?

Mr. Evans: I am not working from the brief, senator.

It is the position of CRASH that the federal government should use its constitutional authority to regulate interprovincial trucking. That is certainly not what is happening now. Beyond that, we have in our detailed brief the following specific recommendations for amendments to the bill. There are three.

First, that the reference to consultation with industry on safety standards, which now refers to that between government and industry, should be broadened to cover not only industry but also safety organizations, truck and bus driver unions, owner-operator organizations, scientists and the general public.

The Chairman: The proposed amendments are on page 11, honourable senators.

Mr. Evans: That is right, thank you.

impliquant des camions. **Ce sont des statistiques absolument inacceptables.**

Le camionnage est important pour l'économie. Cependant, les camions sont tellement lourds et tellement nombreux qu'il est essentiel qu'ils roulent sur les routes de la façon la plus sûre possible.

Nous, les Canadiennes et Canadiens pour la sécurité routière, avons une sérieuse préoccupation au sujet de la Loi sur le transport routier, et nous savons que cette préoccupation est partagée par les associations du secteur du camionnage et d'autres. Je veux parler du fait que l'on n'a pas réussi à mettre en place un code national de sécurité cohérent. La sécurité publique est en jeu et, pourtant, les provinces continuent, à de trop nombreux égards, de procéder chacune de leur propre manière. Je ne me propose pas de m'attarder longuement sur la nature et les explications apparentes de ce phénomène, non pas parce que ce n'est pas important, car c'est assurément très important, mais plutôt parce que je m'attends à ce que d'autres abordent cet aspect de façon approfondie. Permettez-moi simplement d'ajouter que l'application inégale par les provinces et l'absence de directives fédérales alourdissent inutilement le fardeau administratif, permettent des pratiques non sécuritaires et créent des obstacles au commerce. Si nous n'arrivons même pas à nous entendre entre nous sur les normes de sécurité en matière de camionnage, comment pouvons-nous espérer réglementer de façon le moins utile les activités de camionnage au Canada de nos partenaires de l'ALENA, pour en assurer la sécurité?

Avec votre indulgence, je voudrais passer rapidement en revue les recommandations formulées dans notre mémoire détaillé au comité, après quoi j'aborderai ce que nous considérons comme une question particulièrement urgente ayant trait au règlement pris aux termes de la Loi sur les transports routiers; je veux parler du règlement sur les heures de service.

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous nous dire à quelle page vous en êtes?

M. Evans: Je ne lis pas le mémoire, sénateur.

Notre position est que le gouvernement fédéral devrait invoquer son pouvoir constitutionnel pour réglementer le camionnage interprovincial. Ce n'est assurément pas ce qui se passe actuellement. De plus, nous formulons dans notre mémoire détaillé les recommandations précises suivantes relativement à des changements proposés au projet de loi. Il y en a trois.

Premièrement, la consultation de l'industrie sur les normes en matière de sécurité, qui met en cause actuellement le gouvernement et l'industrie, devrait être étendue pour viser non seulement les représentants de l'industrie, mais aussi les organismes s'occupant de sécurité, les syndicats de camionneurs et de chauffeurs d'autobus, les associations de propriétaires-exploitants, les scientifiques et le grand public.

La présidente: Les amendements proposés se trouvent à la page 11, honorables sénateurs.

M. Evans: C'est bien cela, merci.

Second, we recommend that the minister be required to table an annual report on National Safety Code conformance, together with relevant collision statistics. We note that this was previously a requirement, and as we understand it, in the new bill, it is proposed not to continue the annual reporting requirement.

Third, the bill should ensure that the federal government has sufficient flexibility and responsibility to regulate the different aspects of truck and bus safety. After reading the bill, we wondered whether some of the suggested powers were too narrowly focused. The power is there for the government to conduct audits and other things, but what about the rest? That is a major concern that we have.

That is all I would like to say about the National Safety Code generally. However, I will now speak to the major concerns of my organization relating to the limitation of commercial vehicle operator hours of service. This regulation is, of course, under the current MVTA, section 3. The federal government, working in conjunction with the provinces through the Canadian Council of Motor Transport Administrators, has proposed revised workload limits for truck drivers. The key elements of those proposals are: a 14-hour driving shift, and on alternate days up to a 16-hour driving shift, and a work week that can be from 84 to 96 hours long, and all of those hours can be driving time. These proposals are supposed to be approved by the CCMTA's board of directors in June. The federal government is then expected to reflect the same by revising its federal hours-of-service regulations that apply to all carriers operating across provincial or national boundaries.

I note that my association participated in the work of the CCMTA project team charged with developing the hours of service. The active membership on this committee consisted of representatives from the federal and provincial governments, a large delegation representing the various national and provincial trucking business associations and their allies, a few observers, a representative from the Teamsters' Union, and a representative from CRASH. Only the Teamsters and CRASH representatives spoke against the proposal, and both organizations can testify that our concerns and suggestions on that project team were given pretty short shrift.

As well, I respond to suggestions made not only by some trucking interests but also by federal government spokespersons that the new proposal for hours of service is somehow safe because it calls for fewer hours in the week than truckers now work. It is argued that Canadian truck drivers can now work 108 hours per week, so a mere 84- or 96-hour work week obviously would be safer. That is a lot of nonsense. It is theoretically possible to work 108 hours in the first week of one of the Canadian work cycles, which should never have been allowed. However, this is possible only on the basis of working many fewer hours in the following week. A human being simply cannot work

Deuxièmement, nous recommandons que le ministre soit tenu de déposer un rapport annuel sur l'application du Code national de sécurité, de même que les statistiques pertinentes concernant les accidents. Nous signalons que c'était obligatoire auparavant, mais nous croyons comprendre que dans le nouveau projet de loi, on ne propose pas de reconduire cette obligation du rapport annuel.

Troisièmement, le projet de loi devrait donner au gouvernement fédéral suffisamment de souplesse et de responsabilité pour réglementer les différents aspects de la sécurité dans le domaine du camionnage et des autobus. Après avoir lu le projet de loi, nous nous sommes demandé si certains pouvoirs proposés n'étaient pas trop pointus. Le gouvernement a le pouvoir de faire des vérifications et de prendre d'autres mesures, mais qu'en est-il du reste? Nous avons de sérieuses réserves à cet égard.

C'est tout ce que j'ai à dire au sujet du Code national de sécurité. Toutefois, je vais maintenant vous entretenir des graves préoccupations de mon organisation au sujet de la limitation des heures de service des conducteurs de véhicules commerciaux. Ce règlement est évidemment pris aux termes de l'article 3 de l'actuelle Loi sur les transports routiers. Le gouvernement fédéral, travaillant en coopération avec les provinces par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, a proposé de nouvelles limites pour les heures de travail des camionneurs. Voici les principaux éléments de ces propositions: un quart de travail au volant de 14 heures, et tous les deux jours le quart de travail pourrait être de 16 heures au volant, et une semaine de travail variant entre 84 et 96 heures, toutes ces heures pouvant être des heures de conduite. Ces propositions sont censées être approuvées en juin par le conseil d'administration du CCATM. On s'attend alors à ce que le gouvernement fédéral suive en révisant le règlement fédéral sur les heures de service qui s'applique à tous les transporteurs ayant des activités interprovinciales ou transnationales.

Je signale que mon association a participé aux travaux de l'équipe du CCATM qui était chargée d'élaborer le projet pour les heures de service. Les membres actifs de ce comité étaient des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, une importante délégation représentant les diverses associations nationales et provinciales dans le secteur du camionnage et leurs alliés, une poignée d'observateurs, un représentant du Syndicat des Teamsters et un représentant de notre organisation. Seuls le représentant des Teamsters et le nôtre se sont prononcés contre la proposition, et les deux organisations peuvent témoigner que nos préoccupations et suggestions ont été écartées assez cavalièrement par les autres membres de cette équipe de projet.

Par ailleurs, je voudrais réfuter les arguments avancés non seulement par certains représentants de l'industrie du camionnage, mais aussi par des porte-parole du gouvernement fédéral qui ont dit que la nouvelle proposition quant aux heures de travail est sûre puisqu'elle prévoit un plus petit nombre d'heures de travail par semaine, en comparaison des heures que les camionneurs font actuellement. On soutient que les camionneurs canadiens peuvent maintenant travailler 108 heures par semaine, de sorte qu'une semaine de travail d'à peine 84 ou 96 heures serait manifestement plus sûre. C'est un argument absurde. Il est théoriquement possible de travailler 108 heures durant la première semaine d'un

108 hours per week, week after week, as some would apparently have us believe. After all, there are only 160 hours, total, in a week.

Frankly, Canadian drivers are not driving 108 hours each week. Most drivers today are working within the "lesser cycles" — 60 hours in seven days and 70 hours in eight days. That is a lot of driving — one and one half times the normal industrial shift per week. These drivers see that minimum cycle — "60 in seven" or "70 in eight" — under the proposed regulation being eight, thereby allowing up to 84 hours in a week. Since we are really not coming from the 108 hours, they will only be able to work 84 hours.

Actually, truck drivers work hard putting in about 60 hours each week. Suddenly, they are seeing this regulation wherein the most modest number appearing is now 84 hours per week, which represents a 40 per cent increase over the number in the current regulations.

I regret the fact that certain trucking spokespersons insist on referring to one cycle of the new hours-of-service proposal as "70 hours in seven days", rather than "84 hours in seven days." The teamsters know that a driver can be required to work 84 hours in seven days under the proposed cycle. The Canadian Automobile Association, the Insurance Institute for Highway Safety representatives and many others know that as well. Some of us might wonder if certain parties are trying to hide reality.

The American Plan for Driver Work Limits, released in April 2000, has brought the whole matter of Canadian regulation of trucker hours of work into sharp focus. That occurred five months after the Canadian proposal for hours of work was locked up. In closing, I want you to compare the new Canadian proposal for hours of service with the American proposal, and also to be aware of what is happening in Europe.

I have a chart here that shows maximum hours per week. The Canadian proposal for a maximum driving shift is 14 hours. In the United States, it is 12 hours of driving. That compares with 10 hours of driving permitted in the United States right now. Many challenge that proposed increase. The current number of hours permitted in Europe is nine.

There has been reference from a Transport Canada official to the fact that Canada has the longest driving shift in the regulated world. Currently, that shift is 13 hours, and under the proposal it will increase to 14 hours. As I mentioned, the Americans are at 10 hours, and increasing to 12 hours, while in Western Europe it is nine hours, and I am not sure whether that may not be reduced.

cycle de travail canadien, ce qui n'aurait jamais dû être permis. Ce n'est toutefois possible que si l'on travaille beaucoup moins d'heures la semaine suivante. Aucun être humain ne peut travailler 108 heures par semaine, semaine après semaine, comme certains voudraient apparemment nous le faire croire. Après tout, il n'y a que 160 heures en tout et pour tout dans une semaine.

Franchement, les camionneurs canadiens ne conduisent pas 108 heures chaque semaine. La plupart des camionneurs travaillent actuellement selon des «cycles réduits»: 60 heures en sept jours et 70 heures en huit jours. Cela fait beaucoup de temps passé au volant: une fois et demie le quart de travail industriel normal pour une semaine. Ces camionneurs constatent que le cycle minimum (60 en sept ou 70 en huit) passe à huit aux termes du règlement proposé, autorisant ainsi jusqu'à 84 heures en une semaine. Comme il n'est pas vraiment possible de travailler 108 heures, ils seront seulement capables de faire 84 heures.

En fait, les camionneurs travaillent dur en passant 60 heures par semaine au volant. Puis, on leur présente subitement ce règlement dans lequel le chiffre le plus bas est de 84 heures par semaine, ce qui représente une augmentation de 40 p. 100 par rapport au nombre d'heures fixé dans le règlement actuel.

Je regrette que certains porte-parole du camionnage insistent pour décrire le cycle de la nouvelle grille-horaire proposée en parlant de «70 heures en sept jours», au lieu de «84 heures en sept jours». Les Teamsters savent qu'un camionneur peut être obligé de travailler 84 heures en sept jours aux termes du cycle proposé. L'Association canadienne des automobilistes, les représentants de l'Insurance Institute for Highway Safety et beaucoup d'autres le savent également. Il y a de quoi se demander si certaines parties essaient de camoufler la réalité.

La proposition américaine pour la limitation des heures de travail des camionneurs, publiée en avril 2000, a fait converger l'attention sur tout le dossier de la réglementation canadienne des heures de travail des camionneurs. Cela s'est passé cinq mois après qu'on ait mis la dernière main à la proposition canadienne sur les heures de travail. En terminant, je vous invite à comparer la nouvelle proposition canadienne sur les heures de service et la proposition américaine, et aussi à prendre connaissance de ce qui se passe en Europe.

J'ai ici un tableau qui illustre le nombre maximal d'heures par semaine. La proposition canadienne est un quart de travail de 14 heures au volant. Aux États-Unis, c'est 12 heures de conduite, comparativement aux 10 heures de conduite qui sont actuellement autorisées aux États-Unis. Beaucoup s'opposent à l'augmentation proposée. En Europe, le nombre maximal d'heures autorisées est de neuf.

Un représentant de Transports Canada a mentionné que le Canada a le quart de travail au volant le plus long au monde, parmi les pays où une réglementation existe. À l'heure actuelle, ce quart de travail est de 13 heures, et l'on propose de le porter à 14 heures. Comme je l'ai dit, les Américains en sont à 10 heures et proposent d'adopter 12 heures, tandis qu'en Europe occidentale, la durée du quart de travail est de neuf heures, et je me demande même s'il n'est pas question de la réduire encore.

The importance of the length of the driving shift is demonstrated by some research facts that I will quote. There have been several major studies of accident risk after truck drivers drive a certain number of hours. One study shows that the risk virtually doubles after eight hours of driving, based on actual experience. Another study actually had 3.2 as the risk factor after driving more than nine hours. When that eight or nine hour factor is exceeded, the risk of accident rises substantially. Another American study showed that the risk increased by 6.2 if a driver exceeded nine hours. I do not argue in favour of any particular statistic from those figures, but I would point out that there is a significant increase, as suggested by the research, when the period of driving exceeds roughly eight hours.

These numbers, by the way, were presented by Dr. Ellisa Bramer of the Insurance Institute of Highway Safety, Alexandria, Virginia, at a conference that my association held in Toronto in September 2000.

The next chart is "maximum hours per week." This is an area of major concern to us. The proposal falls under a system called a 36-hour reset. That consists of five 14-hour driving days, with one day off, and then the cycle repeats. However, the first of those five days is the seventh day in the week. Seventy hours plus another fourteen hours adds up to 84 hours. The U.S. current shift is 60 hours in seven days or 70 hours in eight days. The U.S. has proposed to move to 60 hours in seven days. Therefore they are staying close to what they have now. Currently, Western Europe is at 56, and they are moving to 48.

I had someone say to me, "When I saw 84 for Canada, I thought it was a mistake. I thought that you had transposed the numbers and you meant 48, like they have in Europe." Honourable senators, we do not mean 48 as in Europe; we are talking about 84.

The point I want to stress is that Canada is setting world records in terms of the number of hours we require our truck drivers to work. There may be a good reason for that but, frankly, we have not heard it.

Another issue that is very important, and I sort of soft-pedalled it because it confuses the whole subject, is the fact that truck drivers can, for many reasons, be under a great deal of pressure to cheat on the number of hours they work. Many drivers are paid by the mile only when they are moving, so they do not want to count their non-moving hours if they are unloading cargo or waiting at a border, et cetera.

There has been some research on whether truck drivers cheat. One of several studies in the United States indicated that 73 per cent of truck drivers reported that they violated rules. Another study had one-half of truck drivers in violation of regulations. We are not dealing with violations of log books here, but the seriousness of the issue. In one study, almost one in five

L'importance de la durée du quart de travail au volant est illustrée par les conclusions de certaines recherches que je vais maintenant citer. Plusieurs études sérieuses ont été faites sur le risque d'accident après un certain nombre d'heures de conduite au volant. Une étude montre que le risque double quasiment après huit heures de conduite, d'après l'expérience réelle. Une autre étude établit à 3,2 le facteur de risque après plus de neuf heures au volant. Quand on dépasse cette période de huit ou neuf heures, le risque d'accident augmente considérablement. Une autre étude américaine montre que ce risque augmente dans une proportion de 6,2 si un conducteur dépasse neuf heures au volant. Je ne m'appuie pas sur ces statistiques pour plaider en faveur d'un chiffre quelconque, mais je signale qu'il y a une forte augmentation, comme la recherche le montre, quand la période de conduite dépasse à peu près huit heures.

Ces chiffres, soit dit en passant, ont été présentés par la Dre Elisa Bramer de l'Insurance Institute of Highway Safety, d'Alexandria, en Virginie, à une conférence que mon association a tenue à Toronto en septembre 2000.

Le tableau suivant est intitulé «Nombre maximum d'heures par semaine». Cette question nous préoccupe énormément. La proposition est fondée sur un système appelé Remise à zéro après 36 heures. Elle consiste en cinq journées de 14 heures de conduite, suivies d'une journée de congé, après quoi le cycle recommence. Toutefois, la première de ces cinq journées est le septième jour de la semaine. Soixante-dix heures plus 14 heures, cela donne 84 heures. Aux États-Unis, le quart de travail est actuellement de 60 heures en sept jours ou de 70 heures en huit jours. Les États-Unis ont proposé de passer à 60 heures en sept jours. Par conséquent, ils s'en tiennent d'assez près à ce qu'ils ont en ce moment. Actuellement, l'Europe occidentale est à 56 et se dirige vers 48.

Quelqu'un m'a dit: «Quand j'ai vu 84 pour le Canada, j'ai pensé que c'était une erreur. Je pensais que l'on avait inversé les chiffres et que vous vouliez dire 48, comme en Europe.» Honorables sénateurs, ce n'est pas 48 heures comme en Europe; on propose bel et bien 84 heures.

Je veux insister sur le fait que le Canada établit un record mondial pour le nombre d'heures que nous forçons nos camionneurs à conduire. Il y a peut-être une bonne raison de le faire, mais, franchement, nous ne l'avons pas entendue.

Une autre question qui est très importante, et je n'ai pas trop insisté là-dessus parce que cela ne fait qu'embrouiller la question, c'est le fait que les camionneurs peuvent, pour bien des raisons, subir de fortes pressions pour tricher quant au nombre d'heures qu'ils travaillent. Beaucoup de conducteurs sont payés au mille seulement quand ils roulent et ils ne veulent donc pas compter leurs heures d'arrêt, quand ils déchargent le camion ou qu'ils attendent à la frontière, etc.

On s'est demandé si les conducteurs de camion trichent, et des recherches ont été faites à ce sujet. Plusieurs études ont été menées aux États-Unis, et l'une d'elles indique que 73 p. 100 des camionneurs signalent avoir enfreint les règles. D'après une autre étude, la moitié des camionneurs violent le règlement. Ce n'est pas seulement une question d'infractions dans la tenue du carnet

tractor-trailer drivers admitted to falling asleep while driving during the past month.

I want to raise the issue of the violation of hours and the recording of hours. I do so because there is another significant difference between the Canadian proposal and the American proposal. The Americans are proposing to mandate electronic recorders. This is not exactly rocket science. We are approaching the fiftieth anniversary of electronic recorders in railway locomotives. The Americans are proposing to mandate electronic recorders to help make it more difficult to fudge the hours that drivers are working. They are doing this to level the playing field and to bring back some honesty into the system, to the extent that is possible. In Canada, we say we are studying the matter, but there is no proposal for action in the new Canadian hours-of-work proposal.

I would like to make just one final observation. I suppose it is a bit of a plea. If it is inappropriate, I apologize, but I hope it is not. For the last 15 months my association has been promised public hearings into the hours-of-service proposal. Nothing has happened. After 15 months, you must excuse me if I say that we wonder about the level of commitment of government, whether federal or provincial, to really involve the public in decisions that clearly impact on their safety on the road. We would certainly welcome any support that this committee can offer in this regard, especially if you can provide any sort of endorsement, any support or any advice on the question of public hearings. We hope that the hearings will deal explicitly with understanding why it is necessary that the hours-of-service regulations in Canada must be different from those that are being proposed in the United States. Perhaps there are some good reasons for that. However, let us offer Canadians a chance to hear those reasons and a chance to question them.

With those remarks, I thank you very much for your patience and attention.

The Chairman: Thank you, Mr. Evans. You say that you were promised public hearings. Who promised you public hearings?

Mr. Evans: That matter came up through CCMTA. Public hearings were promised by the chairperson of the CCMTA hours-of-service committee, who was from Transport Canada. Various provincial governments have said that there will be hearings. Part of the problem seems to be that the federal government is saying, "There will be hearings. The provinces will hold them." The provincial governments, the most obvious of which is Ontario, have been saying, "Yes, there will be hearings, but the federal government will hold them." The bottom line, of course, is that no one holds them.

The Chairman: We have not made any promises.

de route; les conséquences sont graves. Une étude montre que près d'un conducteur de semi-remorque sur cinq admet s'être endormi au volant au cours du mois précédent.

Je veux soulever la question de la violation des règles quant au nombre d'heures et quant à l'enregistrement des heures. Je le fais parce qu'il y a là une autre différence importante entre la proposition canadienne et la proposition américaine. Les Américains proposent de rendre obligatoires les enregistreurs électroniques. Cela ne relève pas exactement de la physique des particules. Dans le secteur du rail, on célébrera bientôt le 50^e anniversaire de l'installation d'enregistreurs électroniques à bord des locomotives. Les Américains proposent de rendre obligatoires les enregistreurs électroniques pour qu'il soit plus difficile de brouiller les données quant au nombre d'heures de conduite. Ils veulent que les règles du jeu soient les mêmes pour tous et espèrent ramener ainsi un peu d'honnêteté dans le système, dans la mesure du possible. Au Canada, nous disons que la question est à l'étude, mais la nouvelle proposition canadienne sur les heures de travail ne mentionne rien à ce sujet.

Je voudrais faire une dernière observation. Je suppose que c'est un peu une prière que je vous fais. Si elle est déplacée, je m'en excuse, mais j'espère qu'elle ne l'est pas. Depuis 15 mois, on promet à mon association qu'il y aura des audiences publiques sur la proposition relative aux heures de service. Il ne s'est rien passé. Après 15 mois, vous m'excuserez si je dis que nous nous interrogeons sur la volonté réelle du gouvernement fédéral ou provincial de vraiment mettre en cause le public dans les décisions qui ont clairement une incidence sur la sécurité de nos routes. Chose certaine, nous serions contents que le comité puisse nous apporter une aide quelconque à cet égard, surtout si vous pouvez appuyer ou favoriser d'une manière quelconque la tenue d'audiences publiques. Nous espérons que ces audiences permettront de dire clairement et de comprendre pourquoi il est nécessaire que le règlement sur les heures de service au Canada soit différent de ce que l'on propose aux États-Unis. Peut-être qu'il y a de bonnes raisons au règlement proposé, mais donnons aux Canadiens la chance d'entendre ces raisons et de poser des questions à ce sujet.

Cela met fin à mon exposé et je vous remercie beaucoup de votre patience et de votre attention.

La présidente: Merci, monsieur Evans. Vous dites qu'on vous a promis des audiences publiques. Qui vous a promis des audiences publiques?

M. Evans: Cela vient du CCATM. Le président du comité du CCATM sur les heures de service, qui était de Transports Canada, avait promis qu'il y aurait des audiences publiques. Divers gouvernements provinciaux ont dit qu'il y aurait des audiences. Le problème semble tenir en partie au fait que le gouvernement fédéral dit: «Il y aura des audiences. Les provinces les tiendront». Les gouvernements provinciaux, et notamment celui de l'Ontario disent: «Oui, il y aura des audiences, mais c'est le gouvernement fédéral qui les tiendra.» Le résultat net, évidemment, c'est que personne ne les tient.

La présidente: Nous n'avons fait aucune promesse.

Your membership, of what is that composed? Are they individual members?

Mr. Evans: We have 2,500 names on our mailing list. Our members are not members in the conventional sense because we do not charge membership fees. Most members are members of the general public. A growing number of our members are truck drivers. We do not represent truck drivers in terms of trying to improve their working traditions, et cetera, because the last thing we want to do is compete with legitimate organizations which do that, such as associations, operators, unions, et cetera. However, many truck drivers who are concerned about safety issues have joined our ranks. We also have a small but very important cadre of people who lost loved ones in accidents involving large trucks. Let me tell you that they bring to the whole affair a perspective that is very potent.

The Chairman: Do you receive your funding from individual members?

Mr. Evans: Yes, as well as unions and the Railway Association of Canada. We have approached other corporate groups but they have declined. We tried the government, too.

The Chairman: Why do you think provincial structures should no longer regulate trucking, as is presently the case? Do you feel that they cannot do it?

Mr. Evans: We are concerned about a race to the bottom. There are a number of reasons. We identify with many of the concerns that have been expressed by the trucking associations, such as unnecessary extra burdens including administrative and cost burdens, and so on. They have many good reasons. We are also concerned, as I said, about the potential for a race to the bottom: for example that provinces can compete with one another as to who has the most lax rules, and people advertising "Locate your warehouse in our province because trucking costs will be lower because we have more lax safety rules and, therefore, you will have lower shipping rates," et cetera.

Senator Forrestall: You were talking a moment ago about funding. My understanding is that you have received a significant donation, if you will, from the railways; is that true? What is your total budget and how much would come from the three principal sectors?

Mr. Evans: We have always said that the funding we receive from the railway association is important. We do not talk about how much Mrs. Smith, Mr. Jones or anyone else gives us.

Senator Forrestall: Do you have an opinion as to whether or not, with this amendment, we will just be perpetuating the problem that we have of the cart, if you will, being out in front of

Qui sont les membres de votre organisation? Des particuliers?

M. Evans: Nous avons 2 500 noms sur notre liste d'envoi. Nos membres ne sont pas des membres au sens traditionnel du terme parce que nous ne faisons pas payer de frais d'adhésion. La plupart des membres sont de simples citoyens. Un nombre croissant de nos membres sont des camionneurs. Nous ne représentons pas les camionneurs pour ce qui est d'essayer d'améliorer leurs conditions de travail, etc., parce que la dernière chose que nous voulons, c'est bien de faire concurrence à des organisations légitimes qui se chargent de cela, comme des associations, des exploitants, des syndicats, etc. Toutefois, beaucoup de camionneurs que les questions de sécurité préoccupent sont devenus membres de notre organisation. Nous avons un contingent restreint mais très important de personnes qui ont perdu des êtres chers dans des accidents impliquant des camions lourds. Laissez-moi vous dire qu'ils apportent dans toute cette affaire une perspective qui est très puissante.

La présidente: Votre financement provient-il de vos membres?

M. Evans: Oui, ainsi que des syndicats et de l'Association des chemins de fer du Canada. Nous avons fait des démarches auprès d'autres entités corporatives, mais elles ont refusé de s'engager. Nous avons aussi frappé à la porte du gouvernement.

La présidente: Pourquoi pensez-vous que les structures provinciales ne devraient plus réglementer le camionnage, comme c'est le cas actuellement? Estimez-vous qu'elles en sont incapables?

M. Evans: Nous craignons une course vers le bas. Il y a bien des raisons. Nous partageons bon nombre des préoccupations qui ont été exprimées par les associations de camionnage, notamment l'alourdissement inutile du fardeau administratif, l'augmentation des coûts, etc. Ils ont beaucoup de bonnes raisons. Nous craignons aussi, comme je l'ai dit, la possibilité d'une course vers le bas: par exemple que les provinces se mettent à rivaliser entre elles pour savoir laquelle a les règles les moins rigoureuses, de sorte que les gens commenceraient à faire de la publicité du genre «Installez votre entrepôt dans notre province; vous économiserez ainsi sur le coût du transport par camion, parce que nous avons des règles plus souples en matière de sécurité, et donc des tarifs de transport plus bas, etc.».

Le sénateur Forrestall: Vous avez parlé il y a un instant du financement. Je crois savoir que vous avez reçu un don important, si l'on peut dire, des compagnies de chemin de fer; est-ce vrai? Quel est votre budget total et quelle proportion provient des trois principaux secteurs?

M. Evans: Nous avons toujours dit que l'argent que nous recevons de l'Association des chemins de fer est important. Nous ne révélons pas combien Mme Untel, M. Tremblay ou quiconque nous donne.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous une opinion sur la question de savoir si, avec cet amendement, nous allons seulement perpétuer le problème qui réside, si l'on peut dire, en ce que nous

the horse, and that we probably should have a national transportation safety code in place with these details worked out?

Mr. Evans: Frankly, we would like to see the federal government certainly have responsibility for safety regulations concerning interprovincial trucking. We think the National Safety Code has not worked. There are too many divisions. We really wonder how Canada can join with two other countries in this respect when our own camp is in such disarray.

Senator Forrestall: I am asking those questions because the other day the minister and at least one of his officials expressed concern about the lack of progress, or the rate of progress, toward a national transportation safety code. We have been talking about it for almost as long as I have been around here, and that is a few years. I ask the question on the basis that the minister would like to see more done, and would like to see the code in place. I do not understand why it has not happened.

Since you are looking at it every day, have you light to shed on why we still do not have a national transportation safety code? Bill S-3 is dealing with an amendment to the Motor Vehicle Transport Act of 1987 and not, as it would seem to me that it should be, to amend the National Safety Code?

Mr. Evans: My response is that many of the provinces want to do their own thing. I get a sense that Ontario likes to think at times that it is big enough that it should set the pattern. I get that feeling, on occasion, about Alberta, et cetera, and so on — I could point the finger at all the provinces, and perhaps I should not.

The responsibility was passed down to the provinces, with all sorts of promises of pulling together, as I understand it. Now that we have this power, we will all get in the same canoe, and all get the same size paddles and row in the same direction. That simply has not happened.

I see us all caught up in the whole issue of federal-provincial relations. The federal government wants to bring about perhaps a more uniform and effective national policy, but wants to do it without unduly stepping on provincial responsibility, having passed its powers to the province. I see it as a balancing act. That is the perception that I have.

Senator Forrestall: You suggested that you have a concern about the absence of public hearings. Is this body competent to hold public hearings at a level that would satisfy your concerns? Your concerns are widely shared. They are not closely held by CRASH. Could we do this kind of job in the absence of it being undertaken by the Council of Ministers or any other competent group?

Mr. Evans: You are perhaps in a much better position to answer that than I am.

mettons la charrue avant les boeufs, et si nous devrions probablement mettre en place un code national de sécurité des transports qui intégrerait tous ces détails?

M. Evans: Franchement, il est certain que nous aimerions voir le gouvernement fédéral assumer la responsabilité de la réglementation en matière de sécurité dans le camionnage interprovincial. Nous pensons que le Code national de sécurité n'a pas fonctionné. Il y a trop de divisions. Nous nous demandons vraiment comment le Canada peut se joindre à deux autres pays à cet égard quand il y a un tel désarroi dans notre propre camp.

Le sénateur Forrestall: Je pose ces questions parce que l'autre jour, le ministre et au moins un de ses collaborateurs ont exprimé des préoccupations quant au manque de progrès ou à la lenteur du progrès vers la mise en place d'un code national de sécurité dans les transports. On en parle depuis presque aussi longtemps que je suis dans les parages, et cela fait pas mal d'années. Je pose la question en partant de la prémisse que le ministre voudrait que l'on fasse davantage et aimerait que le code soit en place. Je ne comprends pas pourquoi cela ne s'est pas fait.

Puisque vous vous penchez sur la question tous les jours, avez-vous une idée de la raison pour laquelle nous n'avons toujours pas de code national de sécurité des transports? Le projet de loi S-3 vise à modifier la Loi de 1987 sur les transports routiers et n'a pas pour objet de modifier le Code national de sécurité, alors que ce devrait être le cas à mon avis.

M. Evans: Je réponds à cela que bon nombre des provinces veulent faire les choses à leur manière. J'ai l'impression que l'Ontario aime à croire parfois qu'elle est assez grande et qu'elle devrait fixer les règles. J'ai aussi cette impression, à l'occasion, à propos de l'Alberta et des autres provinces. Je pourrais pointer du doigt toutes les provinces, mais je devrais peut-être m'en abstenir.

La responsabilité a été transférée aux provinces, qui ont fait toutes sortes de promesses d'unir leurs efforts, si je comprends bien. Maintenant que nous avons ce pouvoir, nous allons tous embarquer dans le même bateau, nous aurons tous des rames identiques et nous allons tous ramer dans la même direction. Cela n'est tout simplement pas arrivé.

Je constate que nous sommes tous empêtrés dans le dossier des relations fédérales-provinciales. Le gouvernement fédéral veut voir une politique nationale peut-être plus uniforme et plus efficace, mais il veut le faire sans empiéter sur les compétences provinciales, puisqu'il s'est déchargé de ses pouvoirs sur les provinces. Je vois cela comme un numéro d'équilibriste. C'est ma perception.

Le sénateur Forrestall: Vous avez dit que vous êtes préoccupé par l'absence d'audiences publiques. Notre comité a-t-il compétence pour tenir des audiences publiques d'un niveau qui vous satisferait? Vos préoccupations sont largement partagées. L'organisme CRASH n'en a pas l'exclusivité. Pourrions-nous nous charger de ce travail si ni le Conseil des ministres ni aucun autre groupe compétent ne s'en charge?

M. Evans: Vous êtes peut-être mieux placé que moi pour répondre à cette question.

Senator Forrestall: Given that we have limited funds and do not have access to the type of professional resource that could tell us something of driving safety, I am not suggesting that we would, nor am I giving any undertaking, but would it help if this committee did travel with this question? We could deal with the question of a national transportation safety code, because it seems that without that in place, we do not have a vehicle to house the concerns that you have expressed in your documentation..

Mr. Evans: The short answer to the question is "yes". We would like the national hearings to be nation-wide, and we would like them to provide an opportunity for representatives of the public to ask questions, as well as hear information.

Senator Forrestall: I will alert you that I will later take you back to your proposed amendments to make sure I understand them.

Senator Callbeck: On page 3 you have a chart regarding the status of National Safety Code implementation. Your last column gives the weight of trucks. My understanding is that in order to adhere to the National Safety Code, there should be a 4,500-kilogram limit. Some provinces are doing that, and other provinces are not.

It seems to me that the heavier trucks would appear to take a greater toll on the highways in terms of accidents, deaths and repairs to the road. Do you have any statistics to support that? Would that not be the case?

Mr. Evans: The heavier trucks, or the bigger trucks, are typically the tractor-trailers. Off the top of my head, I would say that approximately two-thirds of the fatalities from trucking accidents are from accidents involving big trucks that are tractor-trailers. Approximately one third of the fatalities are from accidents involving straight trucks, which would be the trucks down closer to the 4,500-kilogram level.

Senator Callbeck: I am amazed by the figures for Alberta.

Mr. Evans: Yes.

Senator Callbeck: Does that relationship of fatalities and big truck accidents show up more in Alberta than in other provinces that have a 4,500-kilogram limit?

Mr. Evans: We did a safety report card two years ago. No one had ever done this before. We compared trucking safety performance and trucking safety results, province by province. We looked at fatalities per capita, for example. We found that Alberta had the worse results of any province.

This safety report was dated April 1999. In terms of truck driver fatalities, Alberta had more truck drivers killed in big truck accidents than Ontario, although Ontario has three and one-half times as many licensed truck drivers. The fatalities per capita

Le sénateur Forrestall: Étant donné que nous avons un budget limité et que nous n'avons pas accès aux ressources professionnelles qui nous permettraient d'étudier la question de la sécurité routière, je ne veux pas laisser entendre que nous pourrions le faire et je ne prends pas non plus le moindre engagement, mais est-ce que cela aiderait si notre comité faisait une tournée pour examiner cette question? Nous pourrions nous pencher sur la question d'un code national de sécurité des transports, parce qu'il semble que tant que nous n'aurons pas mis cela en place, nous n'aurons pas de mécanisme permettant de répondre aux préoccupations que vous avez exprimées dans votre documentation.

M. Evans: En un mot, la réponse à la question est «oui». Nous aimerions que les audiences soient tenues d'un bout à l'autre du pays et nous aimerions qu'elles fournissent l'occasion aux représentants du public de poser des questions et de recevoir de l'information.

Le sénateur Forrestall: Je vous avise que je reviendrai à la charge tout à l'heure au sujet des amendements que vous proposez pour être sûr de bien les comprendre.

Le sénateur Callbeck: À la page 3, vous présentez un tableau sur le degré d'implantation du Code national de sécurité. À la dernière colonne, on indique le poids des camions. Je crois comprendre que pour adhérer au Code national de sécurité, il faut fixer une limite de 4 500 kilogrammes. Certaines provinces le font, d'autres non.

Il me semble que les camions plus lourds doivent imposer un fardeau plus lourd au réseau routier en termes d'accidents, de décès et d'entretien des routes. Avez-vous des statistiques à l'appui? Est-ce que ce n'est pas le cas?

M. Evans: Les camions les plus lourds ou les plus imposants sont généralement les semi-remorques. De mémoire, je dirais qu'environ les deux tiers des décès résultant d'accidents de camionnage impliquent de gros camions, c'est-à-dire des semi-remorques. Environ le tiers des accidents mortels impliquent des camions ordinaires, c'est-à-dire des camions dont le poids se rapproche davantage de 4 500 kilos.

Le sénateur Callbeck: Je trouve stupéfiants les chiffres pour l'Alberta.

M. Evans: Oui.

Le sénateur Callbeck: Cette relation entre les accidents mortels et les camions lourds est-elle plus évidente en Alberta que dans les autres provinces qui imposent une limite de 4 500 kilogrammes?

M. Evans: Nous avons fait il y a deux ans un bilan de la sécurité. Personne ne l'avait jamais fait auparavant. Nous avons comparé les données relatives à la sécurité du camionnage, province par province. Nous avons examiné par exemple le nombre d'accidents mortels par habitant. Nous avons constaté que l'Alberta a les pires résultats de toutes les provinces.

Ce rapport sur la sécurité est daté d'avril 1999. Pour les accidents causant la mort de camionneurs, l'Alberta avait un plus grand nombre de camionneurs tués au volant de camions lourds que l'Ontario, bien que l'Ontario compte trois fois et demie plus

involving large trucks in Alberta was at least 30 per cent higher than the national average.

Senator Callbeck: What were the results in Saskatchewan?

Mr. Evans: They were very close. Those are the two provinces that we failed.

Senator Callbeck: You have talked about several issues that you feel are pressing for the safety of highways. The legislation talks about having safety certificates to licence vehicles. Are you satisfied with the criteria that will be used for those, or are you advocating that some of these should be included?

Mr. Evans: Some of what?

Senator Callbeck: Some of these issues that you are talking about in here, or do you feel that, as it stands, the bill is adequate?

Mr. Evans: My main concern is national consistency.

Senator Callbeck: It would be provided that this be carried through?

Mr. Evans: I am sorry, are you speaking of our three recommendations, for example?

Senator Callbeck: Basically, would you be happy with the bill if those three amendments were made? Are those your major problems with the legislation?

Mr. Evans: We had an over-riding suggestion. We would like to see the federal government move towards a constitutional authority to regulate interprovincial trucking. We start off with a broad level and then we have three specific suggestions.

Senator Eyton: I wish to return to your proposed amendments. They seem to be modest indeed, as I understand them. They call for greater consultation, which is a good thing. They call for an annual report by the minister, which seems fine enough. They further ask for more precision relative to regulatory power.

My question is: Have these been discussed, and is anyone opposed to those amendments? I am not talking about the elegance of the language. In principle, they seem to be amendments that would be widely acceptable.

Mr. Evans: Other responses are not included in Bill S-3. Perhaps, for whatever reason, there was a desire not to report to Parliament; I do not know.

Senator Eyton: Have these amendments been widely discussed with other parties?

Mr. Evans: Yes.

Senator Eyton: The challenge before us is that a national transportation safety code is an urgent matter. The numbers are startling and concerning. I would like your comments on how you think we should go about managing or prompting the

de camionneurs accrédités. Le nombre d'accidents mortels par habitant impliquant des camions lourds en Alberta était d'au moins 30 p. 100 plus élevé que la moyenne nationale.

Le sénateur Callbeck: Quels étaient les résultats en Saskatchewan?

M. Evans: Ils étaient très proches. Ce sont les deux provinces auxquelles nous avons attribué une note d'échec.

Le sénateur Callbeck: Vous avez traité de plusieurs questions qui, à votre avis, compromettent la sécurité routière. Dans le projet de loi, on propose d'instaurer des certificats de sécurité pour l'enregistrement des véhicules. Êtes-vous satisfait des critères qui seront appliqués pour ces certificats, ou bien préconisez-vous d'y ajouter certains de ces éléments?

M. Evans: Quels éléments?

Le sénateur Callbeck: Les questions dont vous êtes venu nous parler, ou bien estimez-vous que le projet de loi est satisfaisant tel quel?

M. Evans: Ce qui me préoccupe surtout, c'est l'uniformité d'un bout à l'autre du pays.

Le sénateur Callbeck: Y aurait-il uniformité si ces mesures étaient adoptées?

M. Evans: Excusez-moi, parlez-vous de nos trois recommandations, par exemple?

Le sénateur Callbeck: Fondamentalement, seriez-vous satisfait du projet de loi si ces trois amendements y étaient apportés? Est-ce que ce sont vos principales objections au projet de loi?

M. Evans: Nous avons une suggestion plus globale. Nous aimerions que le gouvernement fédéral se dirige vers le pouvoir constitutionnel de réglementer le camionnage interprovincial. Nous commençons par une suggestion d'ordre général, après quoi nous avons trois propositions précises.

Le sénateur Eyton: Je voudrais revenir aux amendements que vous proposez. Ils sont très mineurs, si je comprends bien. Vous réclamez davantage de consultations, ce qui est une bonne chose. Vous demandez que le ministre dépose un rapport annuel, ce qui me semble très bien. Et vous demandez de préciser davantage le pouvoir de réglementation.

Voici ma question: Ces propositions ont-elles fait l'objet d'une discussion, et est-ce que quelqu'un qui s'y oppose? Je ne parle pas de l'élégance de la formulation. En principe, ce sont des amendements qui devraient être jugés acceptables par tous les intervenants.

M. Evans: D'autres réponses ne sont pas incluses dans le projet de loi S-3. Peut-être que l'on ne souhaitait pas, pour une raison quelconque, que l'on fasse rapport au Parlement; je ne sais pas.

Le sénateur Eyton: Ces amendements ont-ils fait l'objet d'une discussion approfondie avec d'autres intervenants?

M. Evans: Oui.

Le sénateur Eyton: Le défi, pour nous, c'est qu'il est urgent d'adopter un code national de sécurité des transports. Les chiffres sont alarmants et préoccupants. J'aimerais que vous nous disiez comment, à votre avis, nous devrions nous y prendre pour

development of an appropriate national transportation safety code, and, thereafter, ensuring that it is adopted and enforced. It seems implicit that there is a need for the federal government to take a stronger role if it is impossible to bring the provinces together. The performance of the provinces seems uneven; lacking in uniformity.

My question is: What are your recommendations on how to develop a safety code on an urgent basis, and how do you get it adopted and enforced within some reasonable time? It seems to take years and years to reach any kind of a decision at all. What is your recommendation?

Mr. Evans: Our recommendation is that the federal government must bite the bullet here. You must give yourselves the necessary authority and do it, even if it means stepping on some provincial toes. You must look very carefully, line by line, at the critical areas where the federal government should act to improve safety.

After so many years in which we have not been able to get everyone going the same way, consultation, discussion and expressions of good intent have all been tried. I believe the federal government must simply state that they have the responsibility for interprovincial trucking in these areas, and that such and such will be done.

The area of medical standards for interprovincial truck drivers might be an easy area to start with. The federal government currently has responsibility for hours of service and should retain that. I think consideration should be given to moving on the whole area of truck size and weight standards. We have a real mishmash here. Maybe that is the kind of thing, to some degree, that could be negotiated with the provinces. If you say to the provinces that you intend to do it, then talk first about what you will do, instead of simply saying, "Here are the new size and weight standards for interprovincial truck movements."

I am starting, I fear, to feel like someone who is way over his head in terms of telling you what to do.

Senator Eyton: I find it hard to imagine why all those involved and interested in the industry are not driving toward uniformity and consistency. It must be terribly complicated, more expensive and a bad way of running things. There should be a core value that all would embrace, and then you could proceed and do it in the right way.

Mr. Evans: It is a question of regionalization. Ours is an oil-patch province, and they happen to like trucks this way, whereas the attitudes of other provinces have evolved in other ways.

Senator Maheu: Mr. Evans, you spoke in your presentation about accident or crash risk. Do you have any facts? It is easy to

favoriser et gérer l'élaboration d'un code national de sécurité dans les transports et, par la suite, veiller à ce que ce code soit adopté et mis en pratique. Il semble aller sans dire que le gouvernement fédéral doit jouer un plus grand rôle s'il est impossible d'amener les provinces à s'entendre. La performance des provinces semble inégale; il n'y a pas d'uniformité.

Ma question est la suivante: quelles sont vos recommandations quant à la façon de s'y prendre pour mettre au point de toute urgence un code de sécurité, pour le faire adopter et le faire appliquer, dans un délai raisonnable? Il semble qu'il faille des années et des années pour en arriver à la moindre décision. Quelle est votre recommandation?

M. Evans: Notre recommandation est que le gouvernement fédéral doit prendre le taureau par les cornes. Vous devez vous donner le pouvoir nécessaire et passer à l'action, même s'il faut pour cela empiéter sur certaines prérogatives provinciales. Vous devez examiner très soigneusement, ligne par ligne, tous les domaines critiques où le gouvernement fédéral doit agir pour renforcer la sécurité.

Après tellement d'années pendant lesquelles nous n'avons pas réussi à amener tout le monde à s'entendre, nous avons déjà tout essayé: la consultation, la discussion et l'expression de bonnes intentions. Je suis convaincu que le gouvernement fédéral doit tout simplement déclarer que le camionnage interprovincial relève de ses attributions et annoncer qu'il prendra telle ou telle mesure.

Le domaine des normes de santé des camionneurs interprovinciaux pourrait être tout indiqué comme point de départ. À l'heure actuelle, les heures de service relèvent du gouvernement fédéral et il doit conserver cette responsabilité. Je pense qu'il faudrait envisager de s'occuper de tout le dossier de la taille et du poids des camions. À cet égard, c'est un véritable fouillis. Peut-être que cela pourrait être négocié avec les provinces, dans une certaine mesure. Vous pouvez dire aux provinces que vous avez l'intention d'agir, et ensuite expliquer ce que vous avez l'intention de faire, au lieu de dire simplement: «Voici les nouvelles normes pour la taille et le poids des camions dans le domaine du camionnage interprovincial.»

Je commence, je le crains, à avoir l'impression de m'être beaucoup trop avancé puisque je suis en train de vous dire quoi faire.

Le sénateur Eyton: J'ai du mal à comprendre pourquoi toutes les parties intéressées dans l'industrie ne s'efforcent pas d'établir une uniformité et une cohérence. Le système actuel doit être terriblement compliqué et plus coûteux et c'est une mauvaise façon de diriger ses affaires. Il devrait exister une valeur fondamentale vers laquelle tous devraient tendre, et vous pourriez vous donner le mot et vous organiser.

M. Evans: C'est une question de régionalisation. Notre province est productrice de pétrole et, dans ce secteur, on aime que le camionnage soit organisé de cette manière, tandis que, dans les autres provinces, les attitudes ont évolué autrement.

Le sénateur Maheu: Monsieur Evans, vous avez parlé dans votre exposé du risque d'accident. Avez-vous des données

talk about research and risk, but do you have figures on how bad the accident risk is in actual fact?

Mr. Evans: I shall leave a copy of the document to which I referred. This is our provincial comparison. It was based on 1997 statistics. That was the last time that we undertook this type of study. I think you will find it an interesting analysis of trucking safety results and trucking safety programs in Canada. I will be pleased to leave that with you.

Senator Finestone: Our previous witnesses indicated that there used to be 16 guidelines or rules and regulations under the Transportation Safety Act and that that has been revised to 15. The most important one is number 14, which is like an overarching holding tank for all the issues that could find commonality in a coordinated action of consent across all provinces.

It was their feeling that if the provinces individually respected these conditions, then the concerns that I had expressed about the weight of the trucks, the hours of work, the differential in length and weight of trucks with the United States would all be addressed. Our witnesses spoke about divesting the federal authority to the provinces. I did not take favourably to that idea.

I now read in one of your notes — and I think it is a key aspect — that when we approved deregulation of entry and exit controls in 1987, the Senate did so on the provision that a national safety code would be implemented to prevent safety from being sacrificed to cut-throat economic competition. The same note says that, in a sense, economic regulation was inseparable from safety regulations.

Would you say that the resolutions that you have put before us cover that particular concern?

Mr. Evans: The resolutions address that concern, in part. The most important requirement is that the federal government take back some of this power.

Senator Finestone: Did you ever hear of the federal government taking back what they gave away? They only pay the bills.

Mr. Evans: I concede.

Senator Finestone: In a sense, the worries you have expressed relate to issues that are outside of what is supposed to be the intent of this bill. Is that assessment accurate?

Mr. Evans: We are concerned that the bill does not say or do certain things. For example, we are concerned that the bill does not require an annual report, which we think is important.

Senator Finestone: An annual report to whom and by whom?

quelconques? Il est facile de parler de recherche et de risque, mais avez-vous des chiffres permettant d'établir quel est vraiment le risque d'accident?

M. Evans: Je vais vous laisser copie du document que j'ai cité. C'est notre comparaison entre les provinces. Elle se fonde sur les statistiques de 1997. C'est la dernière fois que nous avons effectué une étude de ce genre. Je pense que vous constaterez que c'est une analyse intéressante des programmes de sécurité routière dans le domaine du camionnage au Canada, et des résultats obtenus. Je vais vous remettre copie de ce document.

Le sénateur Finestone: Nos témoins précédents nous ont dit qu'il existait auparavant 16 lignes directrices ou règles et règlements aux termes de la Loi sur la sécurité routière et que ce nombre a été ramené à 15. La plus importante est la règle 14, qui est en quelque sorte un fourre-tout de toutes les questions qui pourraient donner lieu à une action coordonnée et concertée de toutes les provinces.

Ils nous ont dit qu'ils avaient l'impression que si les provinces, chacune de leur côté, respectaient ces conditions, cela permettrait de répondre aux préoccupations que j'avais soulevées concernant le poids des camions, les heures de travail, les différences avec les normes des États-Unis pour ce qui est de la longueur et du poids des camions. Nos témoins proposaient que les autorités fédérales remettent leur pouvoir aux provinces. Je n'ai pas accueilli favorablement cette idée.

Je lis maintenant dans l'un de vos documents, et je crois que c'est un élément clé, que lorsque nous avons approuvé la déréglementation des entrées et des sorties en 1987, le Sénat l'a fait à la condition qu'un code national de sécurité soit mis en oeuvre pour empêcher que la sécurité soit sacrifiée à une concurrence économique acharnée. Dans la même note, je lis qu'en un sens, la réglementation économique était inséparable de la réglementation en matière de sécurité.

Diriez-vous que les résolutions que vous nous avez proposées répondraient à cette préoccupation précise?

M. Evans: Les résolutions répondent partiellement à cette préoccupation. L'exigence la plus importante est que le gouvernement fédéral reprenne en main une partie de ses attributions.

Le sénateur Finestone: Avez-vous déjà vu le gouvernement fédéral reprendre ce qu'il a donné? Il se contente de payer la facture.

M. Evans: Je vous l'accorde.

Le sénateur Finestone: En un sens, les inquiétudes que vous avez exprimées ont trait à des questions qui ne relèvent pas de ce qui est censé être l'intention de ce projet de loi. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Evans: Nous sommes préoccupés par l'absence de certains éléments dans le projet de loi. Par exemple, le projet de loi n'exige pas le dépôt d'un rapport annuel, ce qui nous semble important.

Le sénateur Finestone: Un rapport annuel qui serait remis à qui et par qui?

Mr. Evans: By Transport Canada on the National Safety Code to Parliament.

Senator Finestone: To Parliament through the minister?

Mr. Evans: Yes. We think the question of intent is important. There is reference in the bill to government consultation with industry. We think it would be more respectful of reality and the rest of us if it included government consultation with industry, safety organizations, truck and bus driver unions, owner-operator organizations and the general public, or something to that effect.

Senator Finestone: Do you not believe that before drafting this bill the government held consultations and focus groups on it?

Mr. Evans: We were not involved, although that may be because we were not aware of it. I am not imputing blame.

Senator Finestone: You are here to speak to the interests of truck drivers, so I presume that truck drivers know your position and know that you are appearing here?

Mr. Evans: We do not represent truck drivers.

Senator Finestone: I did not say that you represent them, but you are here to speak to their issues and the issues of the citizens of Canada. Therefore, I presume you spoke to some truck drivers. I have spoken to truck drivers who have told me that they do not like driving such long hours.

You would not appear on this bill without speaking to them, would you?

Mr. Evans: No.

Senator Finestone: Is it your sense that, for the most part, truck drivers are on side with owners? Are most trucks driven by their owners or are the drivers employed by companies?

Mr. Evans: There is a mix. There are truck drivers who work for hiring hall operations.

Senator Finestone: They are for hire?

Mr. Evans: Yes. There are service bureaux that provide drivers; there are truck drivers who do work directly for carriers, some of whom are unionized and some of whom are not; and there are owner-operators.

Senator Finestone: Would you say that the economic interests of the "for hires" would outweigh the economic well-being and the health of the drivers?

Mr. Evans: Truck drivers will very often tell you that they are making less money now than they were making 20 years ago, and they are having to work longer hours. This is basically a result of deregulation. Ease of entry into the trucking industry has squeezed everyone.

M. Evans: Par Transports Canada au Parlement, sur le Code national de sécurité.

Le sénateur Finestone: Au Parlement par l'entremise du ministre?

M. Evans: Oui. Nous trouvons que la question de l'intention est importante. Il est fait mention dans le projet de loi d'une consultation de l'industrie par le gouvernement. Nous trouvons que cette consultation serait plus respectueuse de la réalité et de nous tous si elle s'étendait à l'industrie, aux organismes qui s'occupent de sécurité, aux syndicats de chauffeurs de camions et d'autobus, aux organisations de propriétaires-exploitants et au grand public, ou quelque chose de semblable.

Le sénateur Finestone: Ne croyez-vous pas qu'avant de rédiger ce projet de loi, le gouvernement a fait des consultations et a réuni des groupes de discussion à ce sujet?

M. Evans: Nous n'y avons pas participé, mais c'est peut-être parce que nous n'étions pas au courant. Je ne veux blâmer personne.

Le sénateur Finestone: Vous êtes ici pour défendre les intérêts des camionneurs et je suppose donc que ces derniers connaissent votre position et savent que vous comparez ici?

M. Evans: Nous ne représentons pas les camionneurs.

Le sénateur Finestone: Je n'ai pas dit que vous les représentiez, mais vous êtes ici pour traiter des questions qui les préoccupent et des questions qui préoccupent tous les citoyens du Canada. Je suppose donc que vous vous êtes entretenu avec certains camionneurs. J'ai moi-même rencontré des camionneurs qui m'ont dit qu'ils n'aiment pas conduire pendant d'aussi longues heures.

Vous ne comparâtriez pas pour discuter de ce projet de loi sans leur avoir parlé, n'est-ce pas?

M. Evans: Non.

Le sénateur Finestone: Avez-vous le sentiment que la plupart des camionneurs sont d'accord avec les propriétaires? La plupart des camionneurs sont-ils propriétaires de leur camion, ou bien les chauffeurs sont-ils des employés des compagnies?

M. Evans: Il y a un peu des deux. Certains camionneurs travaillent pour des bureaux d'embauchage syndical.

Le sénateur Finestone: Ils louent leurs services?

M. Evans: Oui. Il y a des bureaux de services qui fournissent des chauffeurs; il y a aussi des camionneurs qui travaillent directement pour des transporteurs; certains sont syndiqués et d'autres non; et puis il y a des propriétaires-exploitants.

Le sénateur Finestone: Diriez-vous que les intérêts économiques des chauffeurs qui louent leurs services l'emportent sur leur bien-être et leur santé?

M. Evans: Beaucoup de camionneurs disent qu'ils font moins d'argent aujourd'hui qu'il y a 20 ans et qu'ils doivent travailler de plus longues heures. C'est essentiellement le résultat de la déréglementation. La facilité avec laquelle on peut entrer dans l'industrie du camionnage a coincé tout le monde.

Senator Finestone: Would you say that is bottom-line profit?

Mr. Evans: Yes.

Senator Finestone: I do not mind bottom-line profit so long as it is not to the detriment of the person making the profit.

Mr. Evans: They are being squeezed.

Senator Finestone: What does a truck driver earn?

Mr. Evans: Many truck drivers are making little more than minimum wage for the hours they actually work.

Senator Finestone: Little more than minimum wage?

Mr. Evans: That is right.

Senator Finestone: I have heard something very different. Do we know anything about the earning power of drivers of big trucks?

The Chairman: Our other witnesses will have some figures. You can question them, Senator Finestone.

Mr. Evans: Statistics Canada has statistics on truck drivers' earnings.

Senator Finestone: Interprovincial trucks cost a huge amount of capital. Owners want the operators of such equipment to be responsible for taking care of those trucks. They will not pay them minimum wage.

Mr. Evans: As you point out, there is a huge investment in a truck. In addition to paying for the truck, they must pay for insurance and repairs, and we have heard about the difficulties caused by fuel prices. That is what I am talking about. In a number of instances, what they take home for the hours they work, which can be very long, is not much above minimum wage.

Senator Finestone: If there is no change to this legislation, will truckers be unhappy and will Canadian citizens be worse off?

Mr. Evans: Our major concern is with the hours-of-service issue, which is governed by regulation. Setting that aside, we would have hoped for improvement in the bill itself. We do not see the suggestion of enough improvement in the bill.

Senator Finestone: Of national standards?

Mr. Evans: Particularly of the national standards.

Senator Finestone: Therefore your first concern is national standards, and your second is reporting mechanisms?

Mr. Evans: Yes, that is correct.

Senator Setlakwe: I am not too clear about your association of hours of work with the minimum wage. What does one have to do with the other?

Mr. Evans: Due to the high cost of trucks, the high cost of fuel, and the fact that people can get into the industry so easily and undercut rates, truck drivers are increasingly making less and less after costs. In order to put food on the table, many of them are

Le sénateur Finestone: Diriez-vous que c'est le profit qui l'emporte?

M. Evans: Oui.

Le sénateur Finestone: Je n'ai rien contre le profit, pourvu qu'il ne se fasse pas au détriment de la personne qui réalise le profit.

M. Evans: Ils sont pressurés.

Le sénateur Finestone: Combien gagne un camionneur?

M. Evans: Beaucoup de camionneurs gagnent à peine plus que le salaire minimum, compte tenu des heures qu'ils travaillent.

Le sénateur Finestone: À peine plus que le salaire minimum?

M. Evans: C'est bien cela.

Le sénateur Finestone: J'ai entendu dire le contraire. Que savons-nous au sujet de la capacité de gain des chauffeurs de camions lourds?

La présidente: Nos autres témoins auront des chiffres. Vous pourrez les interroger, sénateur Finestone.

M. Evans: Statistique Canada a des données sur les gains des chauffeurs de camion.

Le sénateur Finestone: Le camionnage interprovincial exige des capitaux énormes. Les propriétaires veulent que les conducteurs de leurs véhicules soient responsables et prennent bien soin de leurs camions. Ils ne leur payent pas le salaire minimum.

M. Evans: Comme vous le dites, un camion exige un investissement énorme. En plus de payer le camion, il faut payer les assurances et les réparations, et l'on sait les difficultés causées par le prix du carburant. C'est exactement ce que je dis. Dans bien des cas, leur salaire réel est à peine supérieur au salaire minimum, compte tenu de leurs très longues heures de travail.

Le sénateur Finestone: Si aucun changement n'est apporté à ce projet de loi, les camionneurs seront-ils mécontents et les citoyens canadiens seront-ils désavantagés?

M. Evans: Notre principale préoccupation concerne les heures de service, qui sont régies par règlement. Cette préoccupation mise à part, nous espérons que des améliorations seraient apportées au projet de loi lui-même. Nous ne percevons pas dans ce projet de loi des améliorations suffisantes.

Le sénateur Finestone: Des normes nationales?

M. Evans: En particulier des normes nationales.

Le sénateur Finestone: Par conséquent, votre première préoccupation concerne les normes nationales, et en second lieu viennent les mécanismes de rapport?

M. Evans: Oui, c'est bien cela.

Le sénateur Setlakwe: Je ne comprends pas très bien pourquoi vous associez les heures de travail au salaire minimum. Quel rapport y a-t-il entre les deux?

M. Evans: Étant donné le coût élevé des camions, le coût élevé du carburant, et le fait que les gens peuvent se lancer tellement facilement dans cette industrie en offrant des tarifs à rabais, les camionneurs gagnent de moins en moins d'argent, après

under tremendous pressure to work as many hours as possible, and that often includes hours that are not reported in their log books.

Senator Setlakwe: But they are not working longer hours at a lower wage.

Mr. Evans: Per hour they are, effectively, getting close to minimum wage. In order to earn \$40,000 per year, they must put in very long hours.

The Chairman: Our consultant can provide us with some figures on that.

Mr. Martin Brennan, Consultant to the Committee: I have some figures taken from Transport Canada's annual report of 1999. It gives average weekly earnings in the trucking industry by province, and the national average is \$669 per week. It does not say how many hours that is based on.

Senator Finestone: When a couple of my sons who have university degrees were looking for jobs, they said that they were going to drive truck because they could earn six figures. I will tell them that they have made better choices because they certainly would not earn six figures according to these statistics.

Senator Forrestall: Mr. Evans, Senator Eyton asked you about your proposed amendments, and I would like to share with him my general support for those amendments. An income of \$34,000 a year is not very much money for a man who is working 10, 12, 14, 18 hours a day. We have no idea, however, what percentage of the truck drivers are earning that.

I have been looking at these figures, and I see that urban transit, which is a short distance, scheduled intercity service, is included. That is not long-haul at any stage. School buses, we know what they involve. Incidentally, they are the largest revenue earners. Charter services could be somewhat longer distance. There is nothing really to be gained there by a comparison. There is no real way we can judge.

If school bus drivers are to be included, I would be somewhat disturbed to know that we would be asking them to work those sort of hours. Of course, you will not get urban transit bus drivers because they work more reasonable hours and they do not drive long distances. However, the intercity bus drivers do. I do not know whether you can help us in this regard.

I can tell you, with a great deal of experience, what 10 hours of driving is like in a comfortable car. I would not like to try it in a bus or a big truck.

Do we have any way of knowing about the intercity, long distance bus drivers?

Mr. Evans: Many of the intercity bus drivers, working for scheduled carriers, are unionized and working under collective agreements, which tend to improve their lot. The problem with

défalcation de leurs coûts. Pour **subvenir à leurs besoins**, beaucoup d'entre eux subissent des pressions énormes pour augmenter leurs heures de travail et ils travaillent souvent des heures qui ne sont pas inscrites dans leur carnet de route.

Le sénateur Setlakwe: Mais ils ne travaillent pas de plus longues heures à un salaire plus bas.

M. Evans: Leur salaire horaire se rapproche effectivement du salaire minimum. Pour gagner 40 000 \$ par année, ils doivent travailler de très longues heures.

La présidente: Notre expert-conseil peut nous donner des chiffres à ce sujet.

M. Martin Brennan, expert-conseil auprès du comité: J'ai ici des chiffres tirés du rapport annuel de Transports Canada pour 1999. On y trouve la rémunération hebdomadaire moyenne dans l'industrie du camionnage par province, et la moyenne nationale est de 669 \$ par semaine. On ne précise pas combien d'heures de travail cela représente.

Le sénateur Finestone: Deux de mes fils qui ont des diplômes universitaires cherchaient un emploi et ils m'ont dit qu'ils allaient devenir camionneurs parce qu'ils pouvaient gagner plus de 100 000 \$. Je vais leur dire qu'ils ont fait un meilleur choix parce qu'ils ne gagneraient certainement pas 100 000 \$, d'après ces statistiques.

Le sénateur Forrestall: Monsieur Evans, le sénateur Eyton vous a interrogé sur les amendements que vous proposez, et je voudrais souscrire à ses propos et dire que j'appuie de façon générale ces amendements. Un revenu de 34 000 \$ par année, ce n'est pas beaucoup d'argent pour un homme qui travaille 10, 12, 14 ou 18 heures par jour. Nous n'avons toutefois aucune idée du pourcentage des camionneurs qui gagnent cette somme.

J'ai examiné ces chiffres et je constate qu'ils incluent le transport urbain, c'est-à-dire le service régulier interurbain, mais sur courte distance. Ce n'est pas du transport sur longue distance. Quant aux autobus scolaires, on sait ce qu'il en est. Soit dit en passant, c'est le secteur qui gagne les plus gros revenus. Les services de louage peuvent représenter des distances un peu plus longues. Il n'y a vraiment aucun moyen de faire une comparaison valable. Il nous est impossible de juger.

Si les chauffeurs d'autobus scolaires sont inclus, je serais quelque peu troublé d'apprendre qu'on leur demande de travailler d'aussi longues heures. Évidemment, les chiffres ne comprennent pas les conducteurs d'autobus urbains, parce qu'ils travaillent des heures raisonnables et ne conduisent pas sur de longues distances. Par contre, les conducteurs d'autocars interurbains le font. Je ne sais pas si vous pouvez nous être utile à cet égard.

Je peux vous dire à quoi ressemblent 10 heures de conduite au volant d'une voiture confortable, parce que j'ai beaucoup d'expérience. Je ne voudrais pas essayer de le faire au volant d'un autobus ou d'un camion lourd.

Nous serait-il possible de savoir ce qu'il en est des conducteurs d'autocars interurbains sur de longues distances?

M. Evans: Beaucoup de chauffeurs d'autocars travaillent pour des transporteurs qui offrent un service régulier, ils sont syndiqués et leur emploi est régi par des conventions collectives, ce qui

bus drivers, as I understand, is in the tour bus area. This is the driver who picks up passengers at the hotel at seven o'clock in the morning, sees them off at 9 or 10 p.m. that night, and then must clean the bus. There is some concern about the working conditions of tour bus operators. Some of the tour bus operations are small companies. I hesitate to use the term "fly by night," but that may be appropriate in some instances.

Senator Forrestall: It is difficult question to get at because, on the one hand, working 10 or 12 hours a day, four or five days a week, if you are on some kind of piecework and you are not driving long distances, it is not as if you are going to Mexico, or out to Vancouver or Winnipeg. That I would consider an extraordinarily long distance. Toronto is a long distance. Believe me, Halifax to Quebec City is a solid 10-hour drive in a comfortable car.

Can you help us with what to propose in this regard? As you were talking, I was looking quickly at what is likely to be unionized, and they are on an hourly rate or some other basis. People are paying basic mileage and the rates are quite low.

Mr. Evans: Many of the problems are with the owner-operator truck drivers.

Senator Forrestall: What about the privately owned trucks?

Mr. Evans: Many trucks are, in fact, owner-operated. If you mean the various stores, wholesalers and so on, often they are owner-operator vehicles.

Senator Forrestall: In the new standards, in association with those standards, is there a method of checking the private truck owner?

Mr. Evans: It does not matter who the owner of the truck is; the regulations apply equally.

Senator Forrestall: How is that policed?

Mr. Evans: Through the log book.

Senator Forrestall: Irving Oil is a big trucking entity, and they can tell us pretty much what is going on, but how do you know that, in a family operation, the truck is not being driven 24 hours a day? Is there any way that this can be policed?

Mr. Evans: There are log books. The problem is that it has been proven that log books are too susceptible to manipulation. That is very common information in the industry. They talk about drivers having two or three log books. In other words, as a driver you have a couple of log books: one for remuneration, that is presumably accurate, and another one to show to the police

améliore généralement leur sort. Le problème des chauffeurs d'autobus, si je comprends bien, se situe dans le secteur des autobus nolisés. Je parle d'un chauffeur qui ramasse ses passagers à l'hôtel à 7 heures du matin, les débarque à destination vers 9 heures ou 10 heures du soir, après quoi il doit nettoyer l'autobus. Les conditions de travail des chauffeurs d'autobus nolisés soulèvent quelques préoccupations. Les exploitants d'autocars nolisés sont parfois de petites compagnies. J'hésite à dire que ce sont des compagnies de «broche à foin», mais cette expression pourrait convenir dans certains cas.

Le sénateur Forrestall: Il est assez difficile d'aller au fond des choses parce que, d'une part, travailler 10 ou 12 heures par jour, quatre ou cinq jours par semaine, si c'est un travail occasionnel qui n'exige pas de conduire sur de longues distances, ce n'est pas la même chose que d'aller au Mexique ou à Vancouver ou à Winnipeg. Voilà ce que je considérerais comme une distance extraordinairement longue. Toronto est aussi une longue distance. Croyez-moi, de Halifax à Québec, c'est un bon 10 heures de route dans une voiture confortable.

Pouvez-vous nous aider quant à ce que nous devrions proposer à cet égard? Pendant que vous parliez, j'ai jeté un coup d'oeil sur les données concernant des camionneurs qui sont probablement syndiqués et qui sont payés à l'heure ou autrement. Les gens payent selon la distance parcourue et les taux sont très bas.

M. Evans: Un grand nombre des problèmes se situent du côté des camionneurs qui possèdent et exploitent eux-mêmes leur camion.

Le sénateur Forrestall: Et qu'en est-il des camions de propriété privée?

M. Evans: Beaucoup de camions sont en fait exploités par leur propriétaire. Si vous voulez parler des divers magasins, grossistes, etc., ce sont souvent des véhicules exploités par leurs propriétaires.

Le sénateur Forrestall: Les nouvelles normes comportent-elles une méthode permettant de vérifier les activités du propriétaire-exploitant d'un camion?

M. Evans: Peu importe qui est le propriétaire du camion; les règles s'appliquent également à tous.

Le sénateur Forrestall: Comment s'en assure-t-on?

M. Evans: Par le carnet de route.

Le sénateur Forrestall: La compagnie pétrolière Irving est une importante entreprise de camionnage et ces gens-là peuvent nous faire un assez bon portrait de la situation, mais comment savez-vous que, dans une entreprise familiale, le camion n'est pas conduit 24 heures sur 24? Y a-t-il un moyen quelconque de vérifier cela?

M. Evans: Il y a le carnet de route. Le problème est qu'il a été prouvé que les carnets de route peuvent également donner lieu à des manipulations. C'est notoire dans l'industrie. On parle de camionneurs qui ont deux ou trois carnets de route. Autrement dit, un chauffeur peut avoir deux carnets de route: un pour la rémunération, et l'on suppose que celui-là est exact, et un autre

officer, or the inspector, if you get stopped, and that is commonly called the "comic book."

Incidentally, if I may add, our discussions here have bordered on the issue of the salary and conditions, et cetera, of truck drivers. I have here a book written by a professor of industrial relations at the University of Michigan who, in an earlier life, for 10 years was a truck driver. Therefore, he knows what he is writing about. He is writing about the sweat-shop type of conditions that truck drivers face. He talks about the close-to-minimum-wage salary. He is an American so he is writing in the American context. There is a large amount of good statistical information in this book. I can provide a reference on how to get a copy.

Senator Forrestall: Who is the main beneficiary of these proposed rules regarding numbers of hours that can be driven: the driver, the owner, or the big company?

Mr. Evans: It is certainly not the driver. In our view, it is the company. There is a problem. That physical truck, other than when it is being refuelled or repaired, can keep on going, but it is the human being who insists on doing foolish things like sleeping and eating. If you can get more hours out of that human being, then you obviously improve your return on your investment in the truck.

Also, if you can get more work out of the drivers you now have working for you, then you do not need to increase the rates that you are paying those drivers in order to attract additional people when you are faced with a shortage of drivers or a workload problem.

Senator Forrestall: I appreciate your attendance and I know of your concern.

Senator Finestone: I gather that I missed the beginning of the presentation, which I regret, but I was looking at the charts that are behind us and they are very disquieting. There is no question that, if you look at the violation of hours of service, that is one thing. If you look at the maximum number of hours per week, we see gaps between what is acceptable in Europe, what is acceptable in the United States, and the Canadian experience. The figures go from 56 hours in Europe, 60 hours in the United States, and the 84 hours being proposed for Canada. That needs to be considered, and yet this bill does not cover that particular aspect. I believe it is something on which we should be more firm in our questioning when the minister comes back.

That crash risk really bothers me. If 1.8 drivers driving over eight hours are having crashes, and at nine hours that figure is up to 6.2 drivers, and the proposal is that they drive 10 or 12 hours, what are we asking for? We, in our cars, are the ones at the other end. These big trucks are running beside us. If their drivers are sleepy, you and I will be unhappy people. I find that proposition disquieting.

The Chairman: Do you have a question?

pour montrer à l'agent de police ou à l'inspecteur, en cas de vérification impromptue; celui-là, on l'appelle couramment le «comic book», ou la bande dessinée.

À ce propos, je me permets d'ajouter que notre discussion porte en partie sur la question du salaire et des conditions de travail des camionneurs. J'ai ici un livre écrit par un professeur de relations industrielles à l'Université du Michigan qui, dans une vie antérieure, a travaillé dix ans comme camionneur. Il sait donc de quoi il parle. Il décrit dans son livre les conditions de travail misérables des camionneurs. Il dit que le salaire se rapproche du salaire minimum. C'est un Américain et il décrit donc le contexte américain. On trouve dans ce livre beaucoup de bonnes données statistiques. Je peux vous donner la référence pour que vous puissiez vous en procurer un exemplaire.

Le sénateur Forrestall: Qui est le principal bénéficiaire des règles proposées quant au nombre d'heures que les camionneurs peuvent travailler: le chauffeur, le propriétaire ou bien la grande entreprise?

M. Evans: Ce n'est certainement pas le chauffeur. À notre avis, c'est la compagnie. Il y a un problème. Le camion lui-même peut rouler en permanence, sauf pour faire le plein ou l'entretien, mais c'est l'être humain qui insiste pour faire des choses stupides comme dormir et manger. Si l'on peut tirer un plus grand nombre d'heures de cet être humain, alors on peut évidemment augmenter le rendement sur l'investissement consenti dans le camion.

De plus, si vous pouvez obtenir un plus grand nombre d'heures de travail des chauffeurs qui travaillent actuellement pour vous, alors vous n'avez pas besoin d'augmenter les salaires que vous payez à ces conducteurs pour attirer des candidats en cas de pénurie de chauffeurs ou de surcharge de travail.

Le sénateur Forrestall: Je vous remercie de votre comparation et je comprends vos préoccupations.

Le sénateur Finestone: Je crois bien avoir raté le début de l'exposé, ce que je regrette, mais j'examinais les tableaux qui se trouvent derrière nous et ils sont très troublants. Il n'y a aucun doute que, si l'on s'attarde aux violations du nombre d'heures de service, c'est une chose. Si l'on examine le nombre maximum d'heures par semaine, on constate qu'il y a un écart entre ce qui est acceptable en Europe, ce qui est acceptable aux États-Unis, et ce qui se passe en réalité au Canada. Les chiffres sont de 56 heures en Europe, 60 heures aux États-Unis et 84 heures que l'on propose au Canada. Il faut réfléchir à tout cela, et pourtant ce projet de loi ne traite pas de ce point précis. Je pense que nous devrions interroger le ministre de façon plus serrée à ce sujet quand il reviendra.

Ce risque d'accident me tracasse vraiment. Si 1,8 chauffeurs conduisant plus de huit heures ont des accidents, et si le chiffre passe à 6,2 chauffeurs pour neuf heures, et si l'on propose de les faire conduire 10 ou 12 heures, à quoi devons-nous nous attendre? Nous, au volant de nos voitures, côtoyons ces camions lourds. Si les camionneurs s'endorment au volant, vous et moi ne serons pas contents. Je trouve cette proposition troublante.

La présidente: Avez-vous une question?

Senator Finestone: No. I felt that we ought to keep these matters in mind before the charts disappear from our screen, as we may not remember them. I wonder whether we could have copies of these visual aids to send to the minister and the deputy minister?

Mr. Evans: If I may add something: I had intended to come with copies of those charts. They are prepared, but I was afraid of being delayed, so they did not accompany me. However, I can send them.

The Chairman: If you could send them, they will be distributed to the members.

Our next witnesses are from the Canadian Trucking Alliance.

Welcome, gentlemen. Please proceed.

Mr. Graham Cooper, Senior Vice-President, Canadian Trucking Alliance: Good evening, honourable senators. First, I must apologize for not being in a position to provide you with our written brief in advance. However, I will speak to it in summary, and of course you will have copies of it distributed by now.

First, let me say a few words about who we are. The Canadian Trucking Alliance is a federation of the seven provincial and regional trucking associations in Canada, collectively representing some 3,000 motor carriers from coast to coast. Until 1997 we were known as the Canadian Trucking Association. We became an alliance, a federation, in 1997, after some 60 years.

We heard much about safety in the previous presentation. I wish to highlight several things. I will refer to a Transport Canada report that deals with accident statistics involving commercial vehicles between 1994 and 1998. During that period of time the number of straight trucks as well as tractor-trailers involved in collisions declined by over 5 per cent, and the number of those same vehicles involved in fatal collisions during that period dropped by almost 14 per cent. Perhaps most noteworthy is that, during that same period, for-hire trucking tonne-kilometres increased by over 37 per cent. In other words, the exposure during that period was significantly higher, and accident rates, in fact, went down.

Transport Canada reports that, for 1998, only 2 per cent of commercial vehicles involved in collisions were found to have mechanical defects. Commercial drivers involved in fatal collisions were determined to be driving properly in 80 per cent of cases.

I am not sure how many are familiar with a process called Roadcheck. It is a North American safety blitz conducted by the Commercial Vehicle Safety Alliance, which is a tri-national body. During the annual Roadcheck conducted in the year 2000, inspections revealed that 87 per cent of Canadian vehicles passed the most stringent inspection procedures, and 98 per cent of drivers passed their inspections. It is noteworthy that those

Le sénateur Finestone: Non. J'estime que nous devons garder ces questions à l'esprit avant que ces tableaux disparaissent de notre écran, car nous ne nous en rappellerons peut-être pas. Je me demande si nous pourrions avoir des copies papier de ces aides visuelles pour envoyer au ministre et au sous-ministre?

M. Evans: Je voudrais ajouter quelque chose: j'avais l'intention d'apporter des copies de ces tableaux. Elles ont été préparées, mais j'avais peur d'être en retard et je ne les ai donc pas apportées. Je peux toutefois vous les envoyer.

La présidente: Si vous pouvez nous les envoyer, nous les distribuerons aux membres du comité.

Nos témoins suivants représentent l'Alliance canadienne du camionnage.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue et vous avez la parole.

M. Graham Cooper, vice-président principal, Alliance canadienne du camionnage: Bonsoir, honorables sénateurs. Premièrement, je dois m'excuser de n'avoir pu vous faire parvenir notre mémoire écrit à l'avance. Je vais toutefois vous en faire un résumé, et l'on vous en a bien sûr remis copie.

Premièrement, je voudrais dire en quelques mots ce que nous sommes. L'Alliance canadienne du camionnage est une fédération de sept associations provinciales et régionales de camionnage au Canada, représentant collectivement quelque 3 000 transporteurs routiers d'un océan à l'autre. Avant 1997, nous étions connus sous le nom d'Association canadienne du camionnage. Nous sommes devenus une alliance, une fédération, en 1997, après quelque 60 ans d'existence.

Nous avons beaucoup entendu parler de sécurité durant la dernière présentation. Je voudrais passer en revue plusieurs points. Je vais d'abord me reporter à un rapport de Transports Canada qui traite des statistiques sur les accidents impliquant des véhicules commerciaux entre 1994 et 1998. Pendant cette période, le nombre de camions porteurs et de camions semi-remorques impliqués dans des collisions a diminué de plus de 5 p. 100, et le nombre de ces mêmes véhicules impliqués dans des accidents mortels pendant cette période a diminué de près de 14 p. 100. Le chiffre qui est peut-être le plus frappant est que, pendant cette même période, le nombre de tonnes-kilomètre transportées par des camions de louage a augmenté de plus de 37 p. 100. Autrement dit, le risque était globalement beaucoup plus élevé pendant cette période, et le taux d'accident a pourtant baissé.

D'après Transports Canada, en 1998, seulement 2 p. 100 des véhicules commerciaux impliqués dans des collisions avaient des défauts mécaniques. Dans 80 p. 100 des cas, il a été établi que les conducteurs commerciaux impliqués dans des collisions mortelles n'avaient fait aucune erreur de conduite.

J'ignore combien d'entre vous connaissent un programme appelé Roadcheck. C'est un programme nord-américain de vérifications éclair de sécurité effectuées par la Commercial Vehicle Safety Alliance, qui est un organisme trinational. Pendant la campagne annuelle Roadcheck effectuée durant l'année 2000, les inspections ont révélé que 87 p. 100 des véhicules canadiens ont passé avec succès l'inspection de sécurité la plus rigoureuse,

numbers are 4 percentage points better than comparable numbers in the United States.

While the industry's safety performance has shown improvement over the years and, in our view, will continue to improve, we in the CTA and our provincial association partners work closely with the Canadian Council of Motor Transport Administrators, or CCMTA, in an ongoing attempt to develop and see implemented more effective and equitable — and, frankly, in many cases tougher — safety regulations. That is what this appearance is all about.

The vast majority of motor carriers involved in trucking in Canada are safe operators. They put a high premium on safety. They know safety is good business. It is good for their employees and enables them to attract new employees. The list is long, as I am sure honourable senators know, in terms of the reasons to do things properly in business.

However, there are the few bad apples out there who tend to make the headlines in national and local papers. Frankly, those bad apples sully the reputation of the entire industry. It is our view that through mechanisms such as the National Safety Code and the National Safety Code standard 14 on safety ratings, there is a mechanism available, albeit perhaps not used as effectively as we might like to see, to get those bad apples out of the industry.

When the minister introduced Bill S-3 in January, he made reference to the National Safety Code standards, the underpinning for Bill S-3. As you know, in particular, the National Safety Code standard we are referring to is standard 14, which deals with safety ratings.

In the previous session, I believe I heard the minister, or one of the Transport Canada members, commenting, as we have done right from the outset of these discussions with respect to standard 14 in 1994, that that standard potentially is the most important of all the National Safety Code standards in that it acts as a measure of a motor carrier's performance against all the other standards. I believe this point was raised earlier. For that reason, a high premium must be put on the successful implementation of standard 14, and we support its inclusion as the foundation for the amendments to the MVTA.

However, after seven years at the CCMTA, with government and industry working together, we still see an alarming lack of consistency in the safety rating systems being used across the country. In fact, currently we are years away from having a consistent national safety rating system.

et 98 p. 100 des camionneurs ont réussi l'examen. Il vaut la peine de signaler que ces chiffres sont supérieurs à ceux obtenus aux États-Unis, la différence étant de quatre points de pourcentage.

Si la performance de l'industrie en matière de sécurité s'est améliorée au fil des années et, à notre avis, elle continuera de s'améliorer, nous, à l'Alliance canadienne du camionnage, ainsi que les associations provinciales qui sont nos partenaires, travaillons en étroite collaboration avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, ou CCATM, dans un effort constant pour élaborer et mettre en oeuvre une réglementation de sécurité plus efficace et plus équitable et, franchement, plus rigoureuse dans bien des cas. C'est dans ce but que nous comparaissons devant le comité.

La grande majorité des transporteurs routiers dans l'industrie du camionnage au Canada sont des exploitants qui ont à coeur la sécurité. Ils insistent beaucoup sur la sécurité. Ils savent que la sécurité, c'est bon pour leurs affaires. C'est bon pour leurs employés et cela les aide à recruter de nouveaux employés. La liste est longue, et je suis certain que les honorables sénateurs le savent, des raisons qui incitent à bien faire les choses quand on est en affaires.

Il y a toutefois quelques pommes pourries qui font les manchettes dans les journaux nationaux et locaux. Franchement, ces pommes pourries souillent la réputation de toute l'industrie. Nous sommes d'avis qu'il existe des mécanismes, notamment le Code national de sécurité et la norme 14 du Code national de sécurité traitant des cotes de sécurité, qui permettraient de retirer ces pommes pourries, bien que les mécanismes ne soient peut-être pas utilisés aussi efficacement que nous le voudrions.

Quand le ministre a présenté le projet de loi S-3 en janvier, il a fait allusion aux normes du Code national de sécurité, qui constituent l'assise du projet de loi S-3. Comme vous le savez, nous voulons parler particulièrement de la norme 14 du Code national de sécurité, qui porte sur les cotes de sécurité.

Durant la dernière séance, je crois avoir entendu le ministre, ou peut-être était-ce un représentant de Transports Canada, faire l'observation, et c'est d'ailleurs ce que nous avons dit dès le début des discussions sur la norme 14 en 1994, que cette norme pourrait devenir la plus importante de toutes les normes édictées dans le Code national de sécurité, en ce sens qu'elle permet de mesurer la performance d'un transporteur routier relativement à toutes les autres normes. Je crois que ce point a été soulevé tout à l'heure. Pour cette raison, il faut attacher beaucoup d'importance à la mise en oeuvre couronnée de succès de la norme 14, et nous sommes favorables à son inclusion comme fondement des modifications apportées à la Loi sur les transports routiers.

Toutefois, après sept ans au CCATM, le gouvernement et l'industrie travaillant ensemble, nous constatons toujours un inquiétant manque d'uniformité dans les régimes de cotes de sécurité appliqués d'un bout à l'autre du pays. En fait, nous sommes actuellement à des années de la mise en place d'un système national cohérent d'établissement des cotes de sécurité.

Our written brief provides a historical perspective. I will not dwell on it now, except to point out several interesting recommendations made by the National Transportation Act Review Commission. Let me briefly read two recommendations from the NTA Review Commission.

Recommendation No. 5:

We recommend that the Minister of Transport appoint a senior representative to chair a working group to resolve expeditiously the inconsistencies of regulation, interpretation and enforcement respecting safety aspects of extra-provincial trucking. In the event that implementation and enforcement of an acceptable standard of safety regulations, including the National Safety Code for Motor Carriers, have not been achieved by March 31, 1994, then the federal government, with respect to jurisdictions not in compliance, should withdraw the delegation to administer extra-provincial trucking regulation and/or withhold federal contributions to highway infrastructure.

Referring to recommendation number 7, the commission recommended that:

...the Minister of Transport negotiate with provincial governments to standardize operating and technical standards affecting the trucking industry's efficiency. If such standardization cannot be achieved by March 31, 1994, the Minister of Transport should introduce legislation providing for uniform operating and technical standards for extra-provincial trucking to be administered by the provinces.

Sadly, some 16 years after the report "Freedom to Move", tabled by the then Minister of Transport in 1985, and some seven years after the report of the National Transportation Act Review Commission, we are not much closer in many respects, and not one of the 16 standards has been implemented in a consistent manner in all jurisdictions. Some come close, but there are some with a significant variation. Standard 14, the one about which we are most interested for the purpose of this discussion, is one of those.

While there have may have been good intentions at the time of trucking deregulation to use the CCMTA as a mechanism to ensure that trucking regulation over extra-provincial trucking would be consistently applied across the country, the fact is that the mechanism in place under CCMTA is flawed. There are many people who work on many committees and project groups, both industry and federal and provincial government people, and public safety groups — the list is quite varied — and those people are all invited to every single meeting of the CCMTA. When an agreement is reached and consensus is supposedly achieved by members of the CCMTA, there is unfortunately no mechanism in place to ensure that, by the time they get off the plane on their way home, they have not changed their minds and made contrary recommendations to the ministers.

Dans notre mémoire écrit, nous donnons un contexte historique. Je ne vais pas m'attarder là-dessus maintenant, mais je voudrais signaler plusieurs recommandations intéressantes qui ont été faites par la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Je vais vous lire rapidement deux recommandations formulées par la commission d'examen de la LTN.

Recommandation n° 5:

Nous recommandons que le ministre des Transports nomme un haut fonctionnaire qui présidera un groupe de travail chargé de résoudre dans les plus brefs délais les incohérences de la réglementation, de l'interprétation et de la mise en application relativement aux questions de sécurité dans le camionnage extraprovincial. Dans le cas où la mise en oeuvre et en application d'une norme acceptable de réglementation de la sécurité, y compris le Code national de sécurité pour les transporteurs routiers, n'aurait pas été réalisée le 31 mars 1994, le gouvernement fédéral, à l'égard des instances qui ne sont pas conformes, devrait leur retirer le pouvoir d'administrer la réglementation du camionnage extraprovincial qui leur a été délégué et (ou) retenir les contributions fédérales à l'infrastructure routière.

Dans la recommandation n° 7, la commission a recommandé que:

[...] le ministre des Transports négocie avec les gouvernements provinciaux pour uniformiser les normes d'exploitation et les techniques touchant l'efficacité de l'industrie du camionnage. Si cette uniformisation ne peut pas être réalisée au 31 mars 1994, le ministre des Transports devrait légiférer pour établir des normes d'exploitation et des techniques uniformes pour le camionnage extraprovincial, ces normes devant être administrées par les provinces.

C'est triste à dire, mais environ 16 ans après la publication du rapport «Aller sans entraves», déposé par le ministre des Transports en 1985, et environ sept ans après la publication du rapport de la commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, nous ne sommes pas beaucoup plus avancés à de nombreux égards et aucune des 16 normes n'a été appliquée de façon uniforme dans tous les ressorts. Pour certaines normes, nous sommes proches, mais pour d'autres il y a des écarts importants. La norme 14, celle qui nous intéresse le plus aux fins de la discussion, est une de ces dernières.

Peut-être qu'au moment de la déréglementation du camionnage, on avait l'intention louable d'utiliser le CCATM comme mécanisme pour s'assurer que la réglementation du camionnage extraprovincial serait appliquée uniformément partout au pays, mais le fait est que le mécanisme mis en place sous l'égide du CCATM n'est pas satisfaisant. De nombreuses personnes font partie de nombreux comités et groupes de projet, à la fois des représentants de l'industrie et des gouvernements fédéral et provinciaux, et des groupes qui s'occupent de sécurité publique. La liste est très longue et diverse, et ces personnes sont toutes invitées à assister à toutes les réunions du CCATM. Quand un accord est conclu et que les membres du CCATM ont prétendument dégagé un consensus, il n'y a malheureusement aucun mécanisme en place pour s'assurer que, lorsque ces gens-là

I am not casting aspersions on particular officials, but we know from past experience that though agreements have been reached, and we think consensus positions have been taken, the provincial regulations that have resulted from those discussions, often over periods of many years, have not lived up to the consensus position reached. This is largely a problem of accountability.

In August of 2000, Transport Canada released a consultant's report dealing with the state of readiness of the provinces to implement standard 14, and particularly concentrating on the issue of national consistency, which seems to be the word of the day when we talk about this particular issue. The consultant wrote a comprehensive and lengthy report. I certainly will not attempt to summarize that report in any way, but I would draw your attention to three or four key findings, and to some comments that he made in his report.

First, with respect to what kind of performance it would take in different jurisdictions for a motor carrier to have a rating downgraded or upgraded, the consultant found significant variation.

...In three jurisdictions, the carrier was given a Conditional rating within five months of starting business. In four jurisdictions, a Conditional rating was given in the second year of operation. In Manitoba, the rating procedures bump the carrier to a position where two rating levels — from Satisfactory Unaudited to Unsatisfactory — may be considered in one move in year three. And in Alberta, the rating had not been downgraded to Conditional at the end of the three years. There is no consistency here.

Another one of his findings:

...the difference in the number of events required to change a rating in one jurisdiction versus another is very large, often varying by a factor of ten or more...

He continues:

Jurisdictions have different policies on intervention levels (at what point on the threshold does something happen?). They have different policies on actual interventions (warning letters, interviews, audits, hearings, etc.). And they have different policies on ratings associated with each of these intervention levels or interventions. Some make a Conditional rating automatic at a certain point on the threshold; others make it only when an audit fails; and still others only consider a Conditional rating after a review panel has made a judgment.

He also pointed out that his report was only a research report, and that in the final analysis it is really the political will that will determine what happens.

In a comment rarely, if ever, seen in a report of this type, the consultant wrote:

descendront de l'avion en revenant chez eux, ils n'auront pas changé d'idée et formulé à leur ministre des recommandations contraires.

Je ne mets pas en doute l'intégrité de certains fonctionnaires, mais nous savons par expérience que même si des accords ont été conclus, et nous croyons que des consensus ont été établis, la réglementation provinciale qui a résulté de ces discussions, souvent après de nombreuses années, ne correspond pas au consensus qui a été atteint. C'est surtout un problème de responsabilité.

En août 2000, Transports Canada a publié le rapport d'un expert-conseil traitant de l'état de préparation des provinces à la mise en oeuvre de la norme 14, et en particulier de la question de l'uniformité nationale, qui semble être le mot qui revient constamment quand on parle de ce dossier. L'expert-conseil a rédigé un rapport long et complet. Je ne tenterai certainement pas de résumer ce rapport, mais je voudrais attirer votre attention sur trois ou quatre constatations clés et sur certaines observations qui sont formulées dans ce rapport.

Premièrement, à propos du genre de rendement qui mènerait, dans diverses provinces, à une révision à la hausse ou à la baisse, de la cote de sécurité d'un transporteur routier l'expert-conseil a constaté des différences importantes.

[...] Dans trois provinces, le transporteur recevait une cote conditionnelle dans les cinq mois du lancement de son entreprise. Dans quatre autres, une cote conditionnelle était accordée au cours de la deuxième année d'activité. Au Manitoba, la procédure est telle qu'au cours de la troisième année, un transporteur peut voir sa cote abaissée de deux niveaux, de satisfaisant sans vérification à insatisfaisant. Et en Alberta, la cote n'avait pas été abaissée à conditionnel à la fin des trois années. Il n'y a donc pas d'uniformité.

Voici une autre constatation:

[...] la différence quant au nombre d'incidents nécessaires pour modifier une cote dans une instance par rapport à une autre est très importante, étant souvent d'un facteur de dix ou plus [...]

L'auteur du rapport poursuit:

Les diverses instances ont des politiques différentes au niveau de l'intervention (à quel moment précis sur l'échelle intervient-on?). Les politiques sur le mode d'intervention sont différentes (lettres d'avertissement, entrevues, vérifications, audiences, etc.) tout comme celles qui portent sur les cotes associées à chacune de ces interventions. Dans certaines provinces, la cote conditionnelle est automatique à un moment donné; ailleurs, cette cote est accordée seulement en cas d'échec à une vérification; d'autres provinces encore envisagent seulement une cote conditionnelle après qu'un comité d'examen a rendu un jugement.

Il signale également que son rapport est seulement un document de recherche et qu'en dernière analyse c'est vraiment au niveau politique que sera décidée la suite des événements.

Dans un commentaire que l'on voit rarement, sinon même jamais dans un rapport de ce genre, l'expert-conseil écrit ceci:

It is difficult to understand how jurisdictions can develop a standard, agree to it, and then ignore significant aspects of it. What, it might be asked, was the point of having a standard?

Since that report was tabled at the CCMTA working group and the consultant discussed his findings and recommendations with government and industry members of that group, work has been ongoing to attempt to address some of the major inconsistencies, and it was agreed that in the fall of 2001 a second independent evaluation would take place to see if they were closer. We can only hope we will be closer. However, it is our fear that without a significant commitment of political will and increased funding on the part of the federal government to ensure that the National Safety Code and the National Safety Code standard 14 is consistently applied in all jurisdictions, leadership will be lacking and the safety rating standard may prove to be an unattainable goal.

In our view, the time has now come for the federal government to expend the political capital and financial resources necessary to effectively exercise its constitutional authority over trucking.

We have two main recommendations with respect to policy, and then I will ask Mr. Bergamini to address amendments to the wording of Bill S-3.

With respect to the policy issues that we believe are necessary to put in place what the trucking industry wants, what I believe the federal government wants and, frankly, what I believe many of the provincial governments want, not to mention the public who share the highways with trucks that travel extra-provincially, we believe that the Minister of Transport must lead a concerted effort toward national consistency and provide adequate funding to the provinces for implementation of the National Safety Code.

While there is no magic number, funding must be tied to performance and the federal government must be willing to withhold funding from provinces which do not fall into line. If the funding incentive is not enough, the federal government must be prepared to act on provisions of clause 9 of Bill S-3 and withdraw the authority to issue federal safety certificates from provinces which fail to implement the provisions of the National Safety Code in a form consistent with national consensus. It is not enough to have that provision on the books as part of the leadership role that we hope the federal minister would take; he must be prepared to invoke those provisions and withdraw the ability of provinces that have not complied with the consistency to issue safety certificates under Bill S-3.

I will now turn the microphone over to Mr. Bergamini.

Il est difficile de comprendre comment les instances peuvent élaborer une norme, se mettre d'accord à son sujet, pour ensuite en laisser tomber des aspects importants. On pourrait poser la question: à quoi sert d'avoir une norme?

Depuis que ce rapport a été remis au groupe de travail du CCATM et que l'expert-conseil a discuté de ces constatations et des recommandations avec des représentants du gouvernement et de l'industrie au sein de ce groupe, les travaux se sont poursuivis pour tenter de remédier à certaines des principales lacunes, et il a été convenu qu'à l'automne 2001, une deuxième évaluation indépendante aurait lieu pour voir si l'on s'est rapproché du but. On peut seulement espérer que ce sera le cas. Nous craignons toutefois qu'en l'absence d'une volonté politique ferme et d'un financement accru de la part du gouvernement fédéral pour s'assurer que le Code national de sécurité et la norme 14 du Code national de sécurité soient appliqués uniformément dans toutes les provinces, il y aura absence de leadership et l'établissement d'une norme pour les cotes de sécurité se révélera peut-être un objectif inatteignable.

À notre avis, le temps est venu pour le gouvernement fédéral de dépenser le capital politique et les ressources financières nécessaires pour exercer effectivement son pouvoir constitutionnel dans le domaine du camionnage.

Nous avons deux recommandations principales en ce qui concerne la politique, après quoi je demanderai à M. Bergamini de traiter des amendements proposés au libellé du projet de loi S-3.

Pour ce qui est des questions de politique, nous croyons qu'il est nécessaire de mettre en place ce que l'industrie du camionnage réclame, ce que le gouvernement fédéral veut, à mon avis, et aussi, franchement, ce que beaucoup de gouvernements provinciaux veulent, d'après moi, sans parler du grand public qui partage les routes avec les camions qui roulent sur les itinéraires interprovinciaux. Nous croyons donc que le ministre des Transports doit prendre l'initiative d'un effort concerté pour atteindre l'uniformité nationale et fournir le financement nécessaire aux provinces pour qu'elles puissent mettre en application le Code national de sécurité.

Il n'y a pas de chiffre magique, mais le montant du financement doit être lié à la performance et le gouvernement fédéral doit être disposé à retenir les fonds dans le cas des provinces qui ne se conforment pas. Si l'argent n'est pas suffisant pour les convaincre, le gouvernement fédéral doit être disposé à mettre en application les dispositions de l'article 9 du projet de loi S-3 et à retirer le pouvoir de délivrer des certificats de sécurité fédéraux aux provinces qui ne mettent pas en application les dispositions du Code national de sécurité d'une façon qui est conforme au consensus national. Il ne suffit pas d'inscrire cette disposition dans la loi pour permettre au ministre fédéral de jouer le rôle de leader que nous attendons de lui; il doit être prêt à appliquer ces dispositions et à retirer aux provinces qui ne se conforment pas aux règles d'uniformité le pouvoir de délivrer des certificats de sécurité aux termes du projet de loi S-3.

Je vais maintenant céder la parole à M. Bergamini.

[Translation]

Mr. Massimo Bergamini, Vice-President, Public Affairs, Canadian Trucking Alliance: First of all, I would like to apologize on behalf of the Alliance for not having tabled a French version of our brief with the Committee. Unfortunately, deadlines prevented us to do so.

[English]

Very briefly, the specific amendments we would like to see brought forward to Bill S-3 are contained in pages 5 and 6 of the submission. They must be viewed as a whole, and as I go through these briefly you will understand why.

The first amendment that we propose is under clause 9, the "Withdrawal of power to issue safety certificates." We propose that the word "may" should be changed to "shall". The rationale would be to eliminate ministerial discretion in the face of failure by a province to implement the objectives of the bill. We believe that that strengthens the hand of the federal government considerably.

We believe that the review of provisions is again part of the overall push of these amendments. Rather than reviewing the efficiency of the Act after two years, the minister shall begin review of the Act after two years, and that the report on this review be tabled not only before the Council of Ministers but also before each house of Parliament.

The rationale here is twofold. One is to provide a more timely review of the progress of the implementation of the bill as outlined in clause 3.1. In addition, calling for the report to be tabled before Parliament recognizes the ultimate accountability of the federal minister.

The key amendment is with respect to the coming into force. Here the amendments are underlined. We propose that there be a phased coming into force for this legislation. The amendment is critical in our minds for three reasons: First, it allows for a timely coming into force of cooperation in implementing the objectives of the bill. These are sound objectives, and certainly objectives with which we wholly agree.

Clause 3, clause 3.1 and clause 3.2 of the bill represent amendments to the Motor Vehicle Transport Act that should be adopted and promptly enacted because of their positive impact in the short term. They define a proactive role for the Minister of Transport in working with the provinces in support of the objectives of the bill.

Second, our proposed amendment implicitly recognizes that the bill is based on an assumption of conditions that do not yet exist, namely a national carrier rating system. It has always been our contention that in the absence of such a system, changes to the existing legislation are dangerous because we would run the risk of creating a false sense of accomplishment or closure, not only within the federal government but also among all governments.

[Français]

M. Massimo Bergamini, vice-président, Affaires publiques, Alliance canadienne du camionnage: Tout d'abord, je voudrais m'excuser au nom de l'association de ne pas avoir déposé auprès du comité une version française de notre mémoire. Malheureusement, les délais ne nous ont pas permis de le faire.

[Traduction]

Très brièvement, on trouve aux pages 5 et 6 de notre mémoire les amendements précis que nous voudrions voir apporter au projet de loi S-3. Ils doivent être considérés comme un tout et vous comprendrez pourquoi quand je vous les aurai expliqués brièvement.

Le premier amendement que nous proposons vise à modifier l'article 9, intitulé «Retrait du pouvoir de délivrer des certificats». Nous proposons de supprimer le mot «peut» de manière que le texte se lise «Le ministre retire le pouvoir». L'idée est d'éliminer le pouvoir discrétionnaire du ministre lorsqu'une province est prise en défaut et n'atteint pas les objectifs du projet de loi. Nous croyons que le rôle du gouvernement fédéral en serait considérablement renforcé.

Nous estimons que l'examen des dispositions s'inscrit dans la ligne de ces amendements. Au lieu d'examiner si la loi est efficace après deux ans, le ministre commencera à examiner la loi après deux ans et le rapport sur son examen sera déposé non seulement au Conseil des ministres, mais aussi devant chacune des chambres du Parlement.

L'objectif est double. Le premier est d'examiner plus rapidement les progrès réalisés quant à la mise en oeuvre de la loi, tel que prévu à l'article 3.1. De plus, exiger que le rapport soit déposé au Parlement ne fait que reconnaître la responsabilité ultime du ministre fédéral, qui doit rendre des comptes au Parlement.

L'amendement clé porte sur l'entrée en vigueur. Ici, les amendements sont soulignés. Nous proposons une entrée en vigueur graduelle de cette loi. L'amendement est critique dans notre esprit pour trois raisons: premièrement, il permet d'établir la coopération nécessaire pour atteindre les objectifs du projet de loi. Ce sont des objectifs valables et assurément des objectifs que nous appuyons tous.

Les articles 3, 3.1 et 3.2 du projet de loi représentent des modifications à la Loi sur les transports routiers qui doivent être adoptées et mises en oeuvre rapidement parce qu'elles peuvent avoir une incidence positive à court terme. Ces dispositions définissent un rôle actif du ministre des Transports, de concert avec les provinces, à l'appui des objectifs du projet de loi.

Deuxièmement, notre amendement proposé reconnaît implicitement que le projet de loi est fondé sur une hypothèse relativement à une situation qui n'existe pas encore, nommément un régime national d'évaluation des transporteurs. Nous avons toujours soutenu qu'en l'absence d'un tel régime, il est dangereux d'apporter des changements à la loi existante parce que nous risquerions de créer l'impression erronée que la tâche est accomplie, non seulement au gouvernement fédéral mais aussi dans tous les gouvernements.

Third, our amendment gives the minister political flexibility in his efforts to reach a national consensus on a rating system while, at the same time, providing him the means to exercise the authority implied in clause 9 of the bill. It is important to provide the minister with the political "wiggle room," if you will, to engage the provinces in a constructive fashion. We do not want to see the minister running roughshod over years of efforts and years of system and procedures, but we do believe that the federal government and the Minister of Transport must exercise more leadership.

We believe that this approach provides the minister with the political flexibility while holding him accountable and giving him the tools to move these needed changes forward.

Senator Forrestall: I wish that we had had a copy of your briefing beforehand in order to follow more closely.

I do not see anything particularly wrong with these amendments. However, I cannot move them. I would not get anywhere. I believe that will need to come from the government. However, rest assured that your recommendations are heard. They will be voiced in our report. That is not to say that we cannot make amendments. We can do so.

I wish to refer back to the problem that we were discussing previously, and that continues to concern me. Why is there such great difficulty in getting Saskatchewan and Alberta to fully implement the safety code requirements? Do you have any idea? Why is there such a discrepancy? Newfoundland implemented 12 of them, with two significant deviations. Perhaps you can explain that to us?

Mr. Cooper: You are referring to the crash report card?

Senator Forrestall: Yes.

Mr. Cooper: I am not familiar with that document.

Senator Forrestall: I do not believe that they have licence with these numbers. If you are not familiar with the numbers then that is fine.

Mr. Cooper: It might shed some light on your general concern over Alberta and Saskatchewan if I repeat to you what I heard from officials of those two provinces who have been involved in discussions on safety ratings process. As you are aware, the National Safety Code weight threshold for trucks is 4,500 kilograms. That is in the code. Most provinces comply with that. I think British Columbia might be slightly higher, with I believe something like 5,000 kilograms.

For many years the Alberta limit has been at 18,000 kilograms. Saskatchewan, if memory serves me correctly, has been talking about moving, or is already moving to 11,000 kilograms. I am certainly not here, honourable senators, to speak on behalf of

Troisièmement, notre amendement donne au ministre la latitude politique voulue pour déployer des efforts et dégager un consensus national sur un régime d'évaluation, tout en lui donnant en même temps les moyens voulus pour exercer le pouvoir qui est implicite à l'article 9 du projet de loi. Il est important de donner au ministre la «marge de manoeuvre» politique dont il a besoin pour amener les provinces à collaborer de façon constructive. Nous ne voulons pas voir le ministre fouler aux pieds des années d'efforts et mettre au rancart des systèmes et des procédures qui ont nécessité des années d'efforts, mais nous croyons que le gouvernement fédéral et le ministre des Transports doivent faire preuve d'un plus grand leadership.

Nous croyons que cette approche donne au ministre la souplesse politique voulue, tout en l'obligeant à rendre des comptes et en lui donnant les outils voulus pour mettre en oeuvre les changements nécessaires.

Le sénateur Forrestall: J'aurais voulu avoir copie de votre mémoire à l'avance, afin de pouvoir suivre de plus près votre exposé.

Je ne vois rien de particulièrement mauvais dans ces amendements. Mais je ne peux pas en faire la proposition. Je n'aurais aucun succès. Je pense qu'il faudra que cela vienne du gouvernement. Toutefois, soyez assurés que vos recommandations ont été entendues. Nous les reprendrons dans notre rapport. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas apporter des amendements. Nous pouvons le faire.

Je voudrais revenir au problème dont nous avons discuté auparavant et qui continue de me préoccuper. Pourquoi est-il tellement difficile d'obtenir que la Saskatchewan et l'Alberta mettent pleinement en oeuvre les dispositions du code de sécurité? Avez-vous une idée là-dessus? Pourquoi un tel écart? Terre-Neuve a mis en oeuvre 12 des normes, et déroge à deux d'entre elles. Pouvez-vous nous expliquer cela?

M. Cooper: Vous parlez du rapport sur les accidents?

Le sénateur Forrestall: Oui.

M. Cooper: Je ne connais pas bien ce document.

Le sénateur Forrestall: Je ne crois pas qu'ils puissent obtenir des permis, compte tenu de ces chiffres. Si vous ne connaissez pas les chiffres, alors très bien.

M. Cooper: Je pourrais peut-être vous aider quelque peu à comprendre ce qui se passe en Alberta et en Saskatchewan si je vous répète les propos tenus par des fonctionnaires de ces deux provinces qui ont participé aux discussions sur le processus d'établissement des cotes de sécurité. Comme vous le savez, le Code national de sécurité établit un poids maximal de 4 500 kilogrammes pour les camions. C'est indiqué dans le code. La plupart des provinces s'y conforment. Je pense qu'en Colombie-Britannique, le poids maximal est peut-être légèrement plus élevé et qu'il se situe autour de 5 000 kilogrammes.

Pendant de nombreuses années, la limite en Alberta a été fixée à 18 000 kilogrammes. En Saskatchewan, si ma mémoire est fidèle, il est question de fixer la limite à 11 000 kilogrammes, ou peut-être cela a-t-il déjà été fait. Je ne suis assurément pas ici,

those two provinces. However, I can tell you what their officials have said.

They view the limit of 18,000 kilograms and 11,000 kilograms to be the cut-off point for what they and their ministers might call a "truck" as opposed to a "farm vehicle", for example. We have been told that there are significant difficulties in those two prairie provinces with respect to the inclusion of smaller vehicles, which could be under 11,000 kilograms but would probably be caught in the 4,500 kilogram definition.

Let me add one point, if I may. Some years back, to address this very issue, the working group developing this standard, of which I am a member, attempted to address the weight threshold to see whether there was a number that we could come up with that would be uniform across the country. The provinces of Ontario and Quebec did excellent work and found that the accident rates on smaller vehicles were higher than on the larger vehicles. In their view, they could not justify a recommendation that those trucks be taken out of the equation.

Senator Forrestall: Are these trucks with two trailers called "articulated trucks"?

Mr. Cooper: Yes, 18,000 kilograms would be a tractor-trailer unit.

Senator Forrestall: With how many axles?

Mr. Cooper: The normal tractor-trailer unit on the road would probably have up to six axles. It varies, but the classic 18-wheeler would have six axles.

Senator Forrestall: The 32-wheelers are articulated. How safe are the trucks to drive over a period of 14 hours per day? What do you think about the hours of driving? Are they reasonable? We have a nervous public constituency that has expressed concern. We hear about the numbers of crashes that involve trucks. If you drive from here to Halifax, you might see about 300 tires strewn over the highway — that is on just one side of the road. I am concerned about safety. Are we forcing truck drivers to work enormous hours? Are we paying them enough money? Can they stay awake for those long hours?

Mr. Cooper: You have asked two or three questions that could take most of the evening to answer. Were you referring to the combination vehicles when you mentioned articulated vehicles?

Senator Forrestall: Yes, I was.

Mr. Cooper: I do not have the statistics with that information with me. However, those statistics will show that those vehicles have an exemplary safety record. Their stability — lane-tracking capabilities — are as good as or better than smaller vehicles.

In respect of the hours-of-service issue, this is a complex question, although I must say that I appreciate the concerns of the committee. Frankly, we do not have the facts and figures at our disposal today to debate, or rebut, comments that have been made by others. I point out, however, that there is research and then

honorable sénateurs, pour parler au nom de ces deux provinces. Je peux toutefois vous dire ce que leurs fonctionnaires ont dit.

Ils considèrent les limites de 18 000 kilogrammes et de 11 000 kilogrammes comme le seuil de démarcation entre ce que leurs ministres appellent un «camion», par opposition à un «véhicule agricole», par exemple. On nous a dit qu'il y a dans ces deux provinces des Prairies des difficultés importantes relativement à l'inclusion de véhicules plus légers, qui peuvent peser moins de 11 000 kilogrammes mais qui seraient probablement visés par la définition de 4 500 kilogrammes.

Je voudrais ajouter une observation, si vous me le permettez. Il y a un certain nombre d'années, pour justement s'attaquer à ce problème, le groupe de travail qui élabore cette norme, dont je fais partie, a tenté d'en arriver à un chiffre pour le poids maximal qui serait uniforme d'un bout à l'autre du pays. Les provinces de l'Ontario et du Québec ont fait de l'excellent travail et ont constaté que les taux d'accidents des véhicules plus petits étaient plus élevés que ceux des véhicules plus lourds. Ils estimaient qu'ils ne pouvaient justifier une recommandation visant à retirer ces camions de l'équation.

Le sénateur Forrestall: Les camions qui tirent deux remorques s'appellent-ils «camions articulés»?

M. Cooper: Oui, un camion de 18 000 kilogrammes est un camion gros-porteur, ce qu'on appelle un semi-remorque.

Le sénateur Forrestall: Avec combien d'essieux?

M. Cooper: La plupart des semi-remorques qui roulent sur nos routes ont probablement jusqu'à six essieux. Cela varie, mais le semi-remorque classique de 18 roues compte six essieux.

Le sénateur Forrestall: Les camions de 32 roues sont articulés. Dans quelle mesure est-il sécuritaire de conduire ces camions pendant 14 heures par jour? Que pensez-vous des heures de conduite? Sont-elles raisonnables? Nous avons un public nerveux et inquiet. On entend souvent parler d'accidents impliquant des camions. Quand on roule en voiture d'ici jusqu'à Halifax, on voit peut-être 300 pneus éparpillés le long de la route, et ce n'est qu'un côté de la route. Je m'inquiète de la sécurité. Forçons-nous les camionneurs à travailler des heures déraisonnables? Les payons-nous suffisamment? Peuvent-ils rester éveillés pendant d'aussi longues heures?

M. Cooper: Vous avez posé deux ou trois questions et je pourrais passer toute la soirée à y répondre. Quand vous avez parlé de véhicules articulés, vouliez-vous parler des trains routiers?

Le sénateur Forrestall: Oui, c'est cela.

M. Cooper: Je n'ai pas sous la main de statistiques à leur sujet. Je sais toutefois que ces statistiques montrent que ces véhicules ont un bilan exemplaire en matière de sécurité. Leur stabilité, leur tenue de cap est aussi bonne ou meilleure que celle de véhicules plus petits.

Pour ce qui est des heures de service, c'est une question complexe, quoique je dois dire que je comprends les préoccupations du comité. Franchement, nous n'avons pas à notre disposition aujourd'hui les faits et les chiffres pour en débattre ou pour réfuter des commentaires qui ont été faits par d'autres. Je

there is research — we have research also. In fact, honourable senators, I believe you have a copy of a paper that we provided to you some time ago. It was prepared for us by one of Canada's leading sleep researchers, who is chair of the Research Ethics Board, at the University of Toronto, Toronto Hospital Network. He is well reputed across the world, indeed, and not just in Canada.

One point was raised in that research, and that was on the front page of the report that he prepared for us as we approached the public consultation process. His words were, as I recall, "The 84-hour work week issue is a red herring. There are ways that you can structure that to make it look like an 84-hour work week, but in reality, it is five shifts, then 36 hours off duty, which would allow two principle sleep periods, and then continue." If you pick a seven-day period of time in isolation, it can be called a week, if you want. However, in light of that same schedule, our sleep researcher stated that if a driver gets the appropriate amount of sleep on an ongoing basis — the six or seven hours that he needs every night — the number of days that he works is immaterial, because cumulative fatigue is not an issue. The long work week only becomes an issue, from a scientific perspective, when you get into cumulative human fatigue. That same kind of work schedule is, as I understand it, similar, if not identical, to the hours worked by airline flight crews. There are various ways of looking at this issue.

We will debate with our opponents, be they from other modes or from legitimate public safety organizations, over the issue of hours of service and what is right and what is wrong. The fact is that the most important remedy for driver fatigue is sleep. The proposals that are currently before the CCMTA provide for a 25 per cent increase in daily rest time, period.

Senator Forrestall: Did you say 25 per cent?

Mr. Cooper: That is correct. In increase in rest time of from eight hours a day to 10 hours a day.

The provisions also negate a particularly harmful component of the existing rule, which the scientists like to call "phase advance" which means a short day. In other words, jet leg. For example, if you consider today's hours-of-service regime, it is 15 hours working and eight hours off-duty, a total of 23 hours. Theoretically, you could report to work one hour earlier every day, which is bad. These proposals work on a 24-hour cycle — 24 to 25 hours being the normal human body clock, thereby putting people on the natural circadian rhythm. There are many people working and living with these kinds of shifts. The proposals, while they are complex and may seem alarming initially, have been very carefully thought out not just by industry, as was implied, but by governments and scientists, as well as observers in Canada and the United States.

signale toutefois que différentes recherches ont été effectuées et que nous avons nous aussi fait nos recherches. En fait, honorables sénateurs, je crois que vous avez copie d'un document que nous vous avons fait parvenir il y a quelque temps. Il a été rédigé pour nous par un éminent spécialiste du sommeil, qui préside le Comité d'éthique pour la recherche de l'Université de Toronto, au réseau des hôpitaux de Toronto. Il est connu dans le monde entier, pas seulement au Canada.

Ce document contenait une observation qui figurait d'ailleurs à la première page du rapport qu'il a rédigé à notre intention au moment d'amorcer le processus de consultation publique. Si je me rappelle bien, il disait textuellement: «La question de la semaine de travail de 84 heures est une fausse piste. Il est possible de la structurer pour la faire ressembler à une semaine de travail de 84 heures, mais en réalité, c'est cinq quarts de travail, suivis de 36 heures de repos, ce qui permet deux périodes principales de sommeil». Si l'on prend une période de sept jours choisie arbitrairement, on peut l'appeler une semaine de travail. Mais notre spécialiste du sommeil, après avoir examiné cet horaire de travail, a déclaré que si un camionneur obtient régulièrement des périodes de sommeil suffisantes, c'est-à-dire les six ou sept heures dont il a besoin chaque jour, le nombre de jours de travail importe peu, parce que la fatigue cumulative n'est pas un problème. Du point de vue scientifique, la longue semaine de travail commence à poser un problème seulement quand on en arrive à accumuler de la fatigue. Je crois comprendre que cet horaire de travail est semblable, sinon identique, à celui des équipages des lignes aériennes. Il y a différentes manières d'envisager cette question.

Nous sommes prêts à tenir un débat avec nos adversaires, qu'ils soient d'autres modes ou d'organisations légitimes qui s'occupent de sécurité publique, sur la question des heures de travail, sur ce qui est bon et ce qui est mauvais. Le fait est que le remède le plus important pour guérir la fatigue du camionneur, c'est le sommeil. Les propositions actuellement à l'étude au CCATM prévoient une augmentation de 25 p. 100 du temps quotidien de repos, point final.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous dit 25 p. 100?

M. Cooper: C'est bien cela. Le temps de repos passe de huit heures par jour à 10 heures par jour.

Ces dispositions éliminent aussi un élément particulièrement nuisible de la règle existante, ce que les scientifiques aiment appeler le «raccourcissement du rythme circadien», ce qui veut dire une courte journée. Autrement dit, le décalage horaire. Par exemple, si vous prenez le régime actuel des heures de service, ces 15 heures de travail suivies de huit heures de repos pour un total de 23 heures. En théorie, un camionneur pourrait donc se présenter au travail une heure plus tôt chaque jour, ce qui est mauvais. Ces propositions sont fondées sur un cycle de 24 heures, 24 à 25 heures étant la période normale inscrite à l'horloge du corps humain, ce qui constitue le rythme circadien naturel. Beaucoup de gens vivent et travaillent en fonction de tels quarts de travail. Ces propositions, bien qu'elles soient complexes et puissent sembler inquiétantes à première vue, ont fait l'objet d'une réflexion approfondie non seulement de la part de l'industrie, comme on l'a laissé entendre, mais aussi des gouvernements et

The CCMTA meetings are open. One could argue that perhaps they form a type of public consultation. One could also argue that they do not provide a large enough venue or audience, or that they do not travel enough to provide truly national consultations. The fact is that anyone who wants to attend can do so, and can be heard. Certainly, it is not my place to speak for the Government of Canada or the provincial governments, but I have every confidence that, notwithstanding the comments that were made here previously, there will be public consultations over and above the CCMTA meetings that have taken place. I believe that will happen fairly soon.

Senator Forrestall: How does the schedule of a trucker working the long haul — to Mexico, for example — fit into the requirements of driving on the highways in the United States?

Mr. Cooper: When he is in the United States, he will drive under the United States' rules.

Senator Forrestall: What happens when he is in Mexico?

Mr. Cooper: Hypothetically, he would fall under Mexican rules, yes.

Senator Forrestall: Do they change their tractor at the border?

Mr. Cooper: Just for the record, you mentioned the United States. The United States proposals that were put through are on hold until, I believe, October 2001. They were found to be very complex, and were viewed even by the enforcement community to be largely unenforceable. They were not seen to be the most effective type of regime. Congress asked the Department of Transportation to put them on hold, and not proceed with the rule-making until October of this year, and use that one year period to gather better information than they had.

Senator Forrestall: Have you put any dollar figure on your suggestion of what the federal government must now spend, politically and monetarily?

Mr. Cooper: No, but I can tell you that there is a National Safety Code funding agreement in place, which appears not to be enough.

Senator Finestone: How much is that?

Mr. Cooper: I believe it is \$20 million over four or five years. I am not certain of that, but it is in that order of magnitude. The share of large jurisdictions with large budgets may not be enough to influence behaviour. For smaller jurisdictions, that may not be the case.

No, senator, I do not have a number in mind. I am not privy to the numbers, but if \$4 million or \$5 million a year is not enough, then it obviously must be more than that.

des scientifiques, ainsi que d'observateurs au Canada et aux États-Unis.

Les séances du CCATM sont ouvertes. On pourrait soutenir qu'elles constituent peut-être une sorte de consultation publique. On pourrait aussi soutenir qu'elles ne rassemblent pas suffisamment de gens ou n'ont pas un auditoire suffisant ou bien que le conseil ne se déplace pas suffisamment pour constituer de véritables consultations nationales. Mais c'est un fait que quiconque veut y assister peut le faire et peut se faire entendre. Chose certaine, ce n'est pas à moi de parler au nom du gouvernement du Canada ou des gouvernements provinciaux, mais j'ai toute confiance qu'en dépit des commentaires qui ont été formulés ici antérieurement, il y aura des consultations publiques qui viendront s'ajouter aux réunions du CCATM qui ont déjà eu lieu. Je pense que cette consultation se tiendra dans relativement peu de temps.

Le sénateur Forrestall: Comment l'horaire d'un camionneur qui fait du long courrier, jusqu'au Mexique par exemple, cadre-t-il avec les exigences pour la conduite sur les routes des États-Unis?

M. Cooper: Quand il est aux États-Unis, il se conforme aux règles des États-Unis.

Le sénateur Forrestall: Qu'arrive-t-il quand il est au Mexique?

M. Cooper: Hypothétiquement, il est assujéti aux règles du Mexique, oui.

Le sénateur Forrestall: Change-t-on le tracteur à la frontière?

M. Cooper: En passant, vous avez mentionné les États-Unis. Les propositions des États-Unis ont été suspendues jusqu'en octobre 2001, sauf erreur. On a constaté qu'elles étaient très complexes et même les autorités chargées de les faire appliquer les ont jugées en grande partie inapplicables. On a considéré que ce n'était pas le régime le plus efficace. Le Congrès a demandé au Département des transports de les mettre en suspens, de ne pas adopter de règlement avant octobre de cette année et d'utiliser cette période d'un an pour mieux se renseigner.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous chiffré, en dollars, ce que le gouvernement fédéral doit, d'après vous, dépenser maintenant, politiquement et financièrement?

M. Cooper: Non, mais je peux vous dire qu'une entente est en place pour le financement du Code national de sécurité. Malheureusement, il semble que ce ne soit pas suffisant.

Le sénateur Finestone: Quel montant cette entente prévoit-elle?

M. Cooper: Je crois qu'il s'agit de 20 millions de dollars sur quatre ou cinq ans. Je n'en suis pas certain, mais c'est de cet ordre de grandeur. Dans les provinces populeuses disposant de budgets importants, ce n'est peut-être pas suffisant pour influencer sur le comportement. Pour les provinces plus petites, ce n'est peut-être pas le cas.

Non, sénateur, je n'ai pas de chiffres en tête. Je ne suis pas au courant des chiffres, mais si quatre millions ou cinq millions de dollars par année ne suffisent pas, alors il est évident qu'il faut augmenter la somme.

Senator Forrestall: While you are trying to suggest that accidents have decreased, I am from Missouri and you will have to prove that to me.

Mr. Cooper: I am well aware that accidents happen and, as I mentioned at the outset of my remarks, we as a trucking association and the good carriers, who are the majority, want to get those bad guys off the road; people who do not take proper care of their tires and cause accidents.

Senator Forrestall: We are concerned about whether we are paying our truck drivers enough, and whether they are safe. Are bus drivers safe? Are they subject to the same regimes?

Senator Callbeck: We have talked a lot about hours of work. According to this chart, truck drivers in the United States earn quite a bit less than do drivers in Canada. Has it always been that way?

Mr. Cooper: It has been for many years. I believe that it was in the 1960s that Canada went to a longer work shift than existed in the United States, largely in recognition of the distance between major centres. For example, for a Toronto-Montreal return trip you need 13 to 14 hours.

Senator Callbeck: Thus the discrepancy began in the 1960s?

Mr. Bergamini: I believe it was in the 1960s.

Senator Callbeck: You represent the provincial trucking associations. Does every province have a trucking association?

Mr. Cooper: Every province has one except for the Atlantic region, which has one trucking association representing four provinces.

Senator Callbeck: Would all the associations agree with your comments on this legislation?

Mr. Cooper: Yes.

Senator Callbeck: We are really dealing here with the safety rating under the National Safety Code. I take it that you agree with the legislation except that you would like to see more teeth in it, and you would like to see it phased in?

Mr. Cooper: Yes, that is exactly right. We would like to see two things apart from the specific amendments to which we referred. First, we want it to have more teeth. We want the federal minister to have not only the authority to withdraw the ability of non-compliant provinces to issue safety certificates, but also to have as many carrots as sticks. That brings me naturally to the issue of the safety code standard itself and what it will take to get it done. I do not believe that there is anyone around that table, or indeed around our board table, who does not want to see it get done. It is just a question of how to do it, how much it will cost, whether there is the required political will at both the federal and provincial levels, and whether we have enough time. As I said, we have already been at this for seven years, and I would be very surprised if it were not another three years before it is finished.

Le sénateur Forrestall: Vous essayez de nous faire croire que le nombre d'accidents a diminué, mais je suis d'un naturel sceptique et vous aurez du mal à me le prouver.

M. Cooper: Je sais bien qu'il y a des accidents et, comme je l'ai dit au début de mon exposé, nous, de l'Association du camionnage, ainsi que les bons transporteurs, qui sont en majorité, veulent se débarrasser des dangers publics qui roulent sur nos routes, les gens qui n'entretiennent pas convenablement leurs pneus et qui causent des accidents.

Le sénateur Forrestall: Nous nous demandons si nous payons nos camionneurs assez cher et s'ils sont sûrs. Les conducteurs d'autobus sont-ils sûrs? Sont-ils assujettis aux mêmes régimes?

Le sénateur Callbeck: On a beaucoup parlé des heures de travail. D'après ce tableau, les camionneurs aux États-Unis gagnent beaucoup moins que les camionneurs du Canada. Est-ce que cela a toujours été le cas?

M. Cooper: Cela l'est depuis de nombreuses années. Je crois que c'est dans les années 1960 que le Canada a adopté un quart de travail plus long qu'aux États-Unis, en grande partie à cause des longues distances entre les grandes villes. Par exemple, pour un voyage aller-retour entre Toronto et Montréal, il faut de 13 à 14 heures.

Le sénateur Callbeck: L'écart a donc commencé dans les années 1960?

M. Bergamini: Je crois que c'était dans les années 60.

Le sénateur Callbeck: Vous représentez les associations provinciales de camionnage. Existe-il une association du camionnage dans chaque province?

M. Cooper: Chaque province en a une sauf la région de l'Atlantique, où il y a une seule association de camionnage représentant les quatre provinces.

Le sénateur Callbeck: Les associations sont-elles toutes d'accord avec vos observations sur ce projet de loi?

M. Cooper: Oui.

Le sénateur Callbeck: Nous traitons en fait des cotes de sécurité aux termes du Code national de sécurité. Je crois comprendre que vous êtes d'accord avec le projet de loi, sauf que vous voudriez qu'il confère davantage de pouvoirs et que vous aimeriez qu'il soit mis en vigueur graduellement?

M. Cooper: Oui, c'est exactement cela. Nous aimerions deux choses, en plus des amendements précis que nous proposons. Premièrement, nous voulons que la loi confère des pouvoirs plus étendus. Nous voulons que le ministre fédéral non seulement ait l'autorité de retirer aux provinces non conformes le pouvoir de délivrer des certificats en matière de sécurité, mais aussi que le ministre ait autant de carottes que de bâtons. Ce qui m'amène naturellement à la question du code de sécurité lui-même et de ce qu'il faudra faire pour qu'il devienne réalité. Je crois qu'il n'y a personne autour de cette table, ni même autour de notre table du conseil, qui ne veuille pas voir ce projet devenir réalité. La question est seulement de savoir comment s'y prendre, combien cela va coûter, s'il y a suffisamment de volonté politique aux niveaux fédéral et provincial, et si nous avons suffisamment de

Mr. Bergamini: To summarize our views, the act contains many very positive elements. We have identified the parts at the beginning of the bill that spell out the essence of the problem. However, we do not believe that the legislation as currently written changes the dynamic much. We believe, however, that our proposed amendments would inject a new dynamic into federal-provincial relations and focus the role of the federal minister in ensuring a safe environment.

Senator Finestone: Since you believe that we are years away from a system that has an applicable consensus, is it worth passing this bill, or is this merely a pro forma smoke screen?

Mr. Cooper: I would not put it that way, senator.

Senator Finestone: You are probably more tactful.

Mr. Cooper: One might argue that, in this case, the cart is before the horse.

Senator Finestone: Why didn't I think of saying it that way?

Mr. Cooper: However, as Mr. Bergamini has mentioned in his remarks, there are some provisions which, if enacted now, might help the federal and indeed the provincial ministers in putting the pedal to the metal, as it were, and getting this done.

Senator Finestone: Are you suggesting that the provisions on the last page of your presentation are the ones that should be put into place now?

Mr. Bergamini: That is correct, senator.

Senator Finestone: You know better than I that if this does not work, you have, in the first instance, deregulated and given the provinces the responsibility for a federal-provincial Act that is not working. Second, it is very difficult to recuperate something of that nature. Third, the minister told us yesterday that this is a \$40 billion industry. You say that you exceed \$20 billion, so you represent half of the industry.

Mr. Cooper: That is correct.

Senator Finestone: That sounds like a lot of money and a lot of heavy machinery.

You are of the belief that we are years away from a Canadian system and that there are many things that need to be done. You noted that of the 16 standards that were adopted, very few were respected. Therefore, what is the point of taking standard 14 and saying that if this works, everything will work? They would have to look at only one rating. They would ignore hours of work and national standards. They would not have to have a reporting mechanism. There is no transparency.

temps. Comme je l'ai dit, nous y travaillons déjà depuis sept ans et ça m'étonnerait beaucoup que ce soit terminé avant encore trois ans.

M. Bergamini: Pour résumer notre point de vue, la loi renferme beaucoup d'éléments très positifs. Nous avons identifié les dispositions au début du projet de loi qui résument l'essence du problème. Toutefois, nous ne croyons pas que le projet de loi, dans sa forme actuelle, modifie tellement la dynamique. Nous croyons cependant que les amendements que nous proposons injecteraient une nouvelle dynamique dans les relations fédérales-provinciales et feraient ressortir le rôle du ministre fédéral pour ce qui est de garantir un environnement sûr.

Le sénateur Finestone: Comme vous croyez que nous sommes encore à des années de mettre en place un système fondé sur un consensus applicable, vaut-il la peine d'adopter ce projet de loi, ou bien est-ce seulement un écran de fumée destiné à faire diversion?

M. Cooper: Je ne présenterais pas les choses de cette façon, sénateur.

Le sénateur Finestone: Vous avez probablement plus de tact.

M. Cooper: On pourrait soutenir qu'en l'occurrence, on met la charrue avant les boeufs.

Le sénateur Finestone: Pourquoi n'ai-je pas pensé à cette expression?

M. Cooper: Toutefois, comme M. Bergamini l'a dit dans son exposé, certaines dispositions, si elles étaient mises en oeuvre tout de suite, pourraient aider le ministre fédéral et aussi les ministres provinciaux à mettre la pédale au plancher, pour ainsi dire, pour faire avancer les choses.

Le sénateur Finestone: Vous voulez dire que les dispositions qui figurent à la dernière page de votre mémoire sont celles qui devraient être mises en vigueur tout de suite?

M. Bergamini: C'est bien cela, sénateur.

Le sénateur Finestone: Vous savez mieux que moi que, si cela ne fonctionne pas, on aura premièrement déréglé et donné aux provinces la responsabilité d'une loi fédérale-provinciale qui ne fonctionne pas. Deuxièmement, il est très difficile de récupérer une telle responsabilité. Troisièmement, le ministre nous a dit hier que c'est un secteur de 40 milliards de dollars. Vous dites que vous dépassez 20 milliards de dollars, de sorte que vous représentez la moitié de l'industrie.

M. Cooper: C'est exact.

Le sénateur Finestone: Cela fait beaucoup d'argent et beaucoup de poids lourds.

Vous êtes convaincu que nous en sommes encore à des années de la mise en place d'un système canadien et qu'il y a beaucoup à faire. Vous avez signalé que des 16 normes qui ont été adoptées, très peu sont respectées. Par conséquent, à quoi sert de prendre la norme 14 et de dire que si elle fonctionne, tout le reste va fonctionner? On s'attacherait à une seule cote. On ne tiendrait pas compte des heures de travail ni des normes nationales. On n'aurait pas besoin d'un mécanisme de rapport. Il n'y a aucune transparence.

Mr. Cooper: To clarify, the ratings under standard 14 are arrived at through a series of measures: namely, collisions, convictions, accidents and the like, as well as government auditors examining maintenance records, et cetera. Therefore, you could not get a satisfactory safety rating if you were materially non-compliant with other standards such as hours of service. If an auditor finds that hours of service log books are not up to date, not clear, not complete, or whatever the case may be, chances are that the carrier will fail that particular section of the audit.

Standard 14 is a kind of composite. It brings together a motor carrier's compliance with all the other standards: the trip inspection standard, the hours of service standard, the CBSA inspection standards. The list is long, obviously. It has the potential, therefore, to make the entire National Safety Code more effective.

Senator Finestone: Would that mean doing away with numbers 1 to 13?

Mr. Cooper: No.

Senator Finestone: That would be included?

Mr. Cooper: That is right.

Senator Finestone: To get to 14, you must build through 1 to 13?

Mr. Cooper: Precisely. In essence, number 14 judges you on your performance on the others.

Senator Finestone: What percentage of the \$20 billion industry that we are referring to do you represent in terms of owners versus driver renters or for-hire trucking?

Mr. Cooper: The majority of our membership is what you would think of as trucking companies. They vary in size and, indeed, many of them are small operations.

Senator Finestone: Like I own one truck, I am a company?

Mr. Cooper: Sure. All the way up to the biggest in the country. The biggest in Canada is quite small compared with the biggest in the United States; nonetheless it is still a fairly sizeable company with thousands of trucks.

Senator Finestone: I was referring to the fact that of the largest percentage of the people being represented through you here tonight, would there be some kind of differential in pressure in terms of owners, as an economic consequence to certain parts of this bill, versus the for-hire drivers?

Mr. Cooper: Are you talking about employee drivers now?

Senator Finestone: Maybe that is the right word.

M. Cooper: Je voudrais apporter une précision. Les cotes de sécurité établies aux termes de la norme 14 sont déterminées en application d'une série de mesures: à savoir, les collisions, les condamnations, les accidents et tout le reste, et aussi des vérificateurs gouvernementaux qui examinent le bilan d'entretien, etc. Par conséquent, on ne pourrait pas obtenir de cote de sécurité satisfaisante si l'on ne respectait pas d'autres normes comme les heures de service. Si un vérificateur constate que les carnets de route ne sont pas à jour, ne sont pas clairs, sont incomplets ou n'indiquent pas clairement les heures de service, il y a de bonnes chances que le transporteur en question échoue à cette exigence de la vérification.

La norme 14 est une sorte de composite. Elle tient compte du respect par un transporteur routier de toutes les autres normes: la norme sur l'inspection des véhicules, la norme sur les heures de service, les normes sur l'inspection de CBSA. La liste est longue, évidemment. Par conséquent, elle pourrait donc rendre plus efficace le Code national de sécurité tout entier.

Le sénateur Finestone: Cela voudrait-il dire que l'on éliminerait les numéros 1 à 13?

M. Cooper: Non.

Le sénateur Finestone: Ils seraient inclus?

M. Cooper: C'est bien cela.

Le sénateur Finestone: Pour arriver à 14, il faut appliquer de 1 à 13?

M. Cooper: Précisément. Essentiellement, le numéro 14 permet de juger la performance relativement à toutes les autres normes.

Le sénateur Finestone: Quel pourcentage de l'industrie de 20 milliards de dollars dont vous parlez représentez-vous en termes de propriétaires, par opposition aux services de camionnage de louage?

M. Cooper: La majorité de nos membres sont ce que vous appelleriez des compagnies de camionnage. Leur taille varie et, en fait, beaucoup sont de petites entreprises.

Le sénateur Finestone: Si je possède un camion, je suis une compagnie?

M. Cooper: Bien sûr. Du plus petit exploitant jusqu'aux plus grandes entreprises du pays. La plus grande au Canada est très petite en comparaison des grandes entreprises des États-Unis; néanmoins, c'est quand même une compagnie assez considérable qui possède des milliers de camions.

Le sénateur Finestone: Je voulais parler du fait que pour la majorité des gens que vous représentez ici ce soir, les pressions exercées ou les conséquences économiques de certains éléments de ce projet de loi seraient-elles différentes pour les propriétaires, par opposition aux camionneurs qui louent leurs services?

M. Cooper: Vous voulez parler des camionneurs qui sont propriétaires-exploitants?

Le sénateur Finestone: Peut-être est-ce le mot juste.

Mr. Cooper: If I understand your question, senator, you are asking me about the relative risk of the two driver types. Is that the issue?

Senator Finestone: Yes.

Mr. Cooper: The first, and perhaps the easiest group to deal with, would be the employees. They get a T-4 slip and will work a shift and will get paid accordingly.

Senator Finestone: What is the average wage of those employees per year?

Mr. Cooper: I heard a reference earlier that confirmed a little sidebar Mr. Bergamini and I were having. We thought it was \$40,000 to \$45,000. Irwin Best put out a report from Statistics Canada, which is a good report that I would commend to you, that dealt with the issues of the number of hours worked and those kinds of things. It seems to me that the number is approximately \$45,000.

As to the opportunity your sons had, senator, I suspect that they would have perhaps been looking at an owner-operator opportunity. An owner-operator is nothing more than a small businessman. He owns or leases his truck. He enjoys the benefits of profit and he suffers the consequence of loss, obviously, as any small business person would. I can tell you that there are owner-operators who own or lease their tractor, who will be working for large motor carriers hauling trailers to Los Angeles, let us say, back and forth on that line, or to Texas, or to Vancouver. Many of these fellows will have their wives with them, and many of the ladies have their husbands with them. They both will have commercial driver's licences. The truck will be their home. I do not know if you have ever been to a truck show, but these vehicles have many comforts. They will take their trucks on a long trip and perhaps take a vacation once they have delivered their load. Drivers who are prepared to undertake those kinds of trips commonly earn in excess of six figures a year.

Senator Finestone: That is what I have heard.

Let us presume that we say no to this bill, get your act together, get signed, firm commitments and put in a proper penalty clause. What will be the impact on the industry, and would it have any impact on the Canada-U.S.-Mexico FTA?

Mr. Cooper: The penalty clause being what?

Senator Finestone: If this bill does not go through, if you just continue to negotiate to set standards, what are the negative implications of not putting this bill through in the way in which it is now written, or even with your two amendments?

Mr. Cooper: The negative implication might be that, as Mr. Bergamini pointed out, clause 3, I believe, would perhaps put a little bit more emphasis on the need for the federal minister to

M. Cooper: Si je comprends bien votre question, sénateur, vous m'interrogez au sujet du risque relatif pour les deux types de camionneurs. Est-ce bien cela?

Le sénateur Finestone: Oui.

M. Cooper: Le premier groupe, et peut-être celui pour lequel on peut répondre le plus facilement, c'est le groupe des employés. Ils reçoivent un feuillet T-4, ils font un quart de travail et ils sont payés en conséquence.

Le sénateur Finestone: Quel est le salaire annuel moyen de ces employés?

M. Cooper: J'ai entendu tout à l'heure un chiffre qui a confirmé un petit aparté que nous avons eu, M. Bergamini et moi. Nous pensions que c'était de l'ordre de 40 000 à 45 000 \$. Irwin Best, de Statistique Canada, a publié un rapport dont je vous recommande la lecture et qui traite de la question du nombre d'heures de travail et d'autres facteurs. Il me semble que le chiffre est d'environ 45 000 \$.

Je reviens à l'occasion que vos fils ont eue de travailler dans ce secteur, sénateur. Je soupçonne qu'ils envisageaient probablement de devenir propriétaires-exploitants. Un propriétaire-exploitant n'est rien de plus qu'un chef de petite entreprise. Il possède ou loue son camion. Il engrange les profits ou subit des pertes, évidemment, comme n'importe quel chef de petite entreprise. Je peux vous dire qu'il y a des propriétaires-exploitants qui possèdent ou louent leurs tracteurs et qui travaillent pour de gros transporteurs routiers, transportant des remorques jusqu'à Los Angeles, par exemple, faisant des allers-retours sur cet itinéraire, ou bien vers le Texas ou Vancouver. Beaucoup d'entre eux emmènent leur femme avec eux ou bien des femmes camionneurs emmènent leur mari. Ils ont tous les deux un permis de conduire commercial. Le camion est leur maison. J'ignore si vous êtes déjà allée à un salon du camion, mais ces véhicules sont très confortables. Ils partent avec leur camion pour un long voyage et peuvent prendre des vacances une fois arrivés à destination. Les camionneurs qui sont prêts à faire ce genre de voyage gagnent couramment plus de 100 000 \$ par année.

Le sénateur Finestone: C'est ce que j'ai entendu dire.

Supposons que nous disions non à ce projet de loi, que vous vous preniez en main, obteniez des signatures et des engagements fermes et que nous en arrivions à une clause de pénalité satisfaisante. Quel en sera l'impact sur l'industrie et quelle en serait l'incidence, le cas échéant, sur l'accord de libre-échange entre le Canada, les États-Unis et le Mexique?

M. Cooper: Quelle serait cette pénalité?

Le sénateur Finestone: Si ce projet de loi n'est pas adopté, si vous continuez simplement à négocier pour établir des normes, quelles sont les conséquences négatives de ne pas mettre en vigueur ce projet de loi dans sa forme actuelle, ou même après y avoir ajouté vos deux amendements?

M. Cooper: Les conséquences négatives pourraient être, comme M. Bergamini l'a souligné, que l'article 3, je crois, risquerait de faire ressortir un peu plus la nécessité pour le

try to reach consensus with his provincial partners. I would hope that the federal minister would be doing that anyway.

Senator Finestone: He is busy with Air Canada. He has no time.

Mr. Cooper: This is not the first time that he has heard about a consistency problem.

Senator Finestone: The minister did say that yesterday, I believe, in his presentation. The minister was candid and straightforward in acknowledging that there were some problems, and he seemed to be concerned about that. He is, in a sense, reflecting what you are telling us tonight.

Mr. Cooper: With respect to the second part of your question, with respect to Canada and the U.S., there are, as I understand it, bilateral agreements in place between those two countries to recognize each other's safety ratings system. Both have difficulties in terms of developing a good safety rating system. Nonetheless, in the event that the bill were not enacted any time soon, those bilateral agreements, I expect, would get the job done. In other words, that would not prevent Canadian vehicles from entering the U.S., and vice versa.

Senator Callbeck: I have a question about the hours of driving. I understood you to say that Canada and the U.S. were about the same until, in the early 1960s, this started to change, and that research showed that humans are capable of these long hauls that we are doing in Canada. If that is the case then why are they decreasing the hours in the United States and Europe, and why is Canada increasing the hours? Why are Canadians, specifically, capable of making these long hauls?

Mr. Cooper: Going back to the earlier days, long before I got into this business, I believe it was recognized that the hours-of-service rules should be reflective of the type of economy and the type of infrastructure you are dealing with. The U.S. economy is very much a hub-and-spoke type economy. They do not have the huge distances in the States that we must deal with here in Canada. Europe is a whole different situation in terms of distances that need to be travelled there. However, are Canadians superhumans compared with their American counterparts? The answer is no. Are there political imperatives in the United States that might make hours of service there lower than they are here? Probably. However, the landmark Canada-U.S. fatigue/alert study, which was completed at the end of 1996, essentially showed that there was no material difference in the fatigue of Canadian drivers and U.S. drivers operating on day shifts. In other words, a 13-hour day in Canada was not giving performance decrements compared with Americans who were working 10 hours a day. After all, much of this depends on what you do during your off-duty time. You could have a 10-hour shift with 14 hours off duty, but if you spend 7 of those off-duty hours digging a ditch or partying, then you will not be as rested as a Canadian driver who went home and went to bed because he knew he needed to sleep.

ministre fédéral d'essayer de dégager un consensus avec ses homologues provinciaux. J'espère que le ministre fédéral le ferait, de toute manière.

Le sénateur Finestone: Il est occupé à régler le dossier d'Air Canada. Il n'a pas le temps.

M. Cooper: Ce n'est pas la première fois qu'il entend parler d'un problème d'uniformité.

Le sénateur Finestone: Le ministre a bel et bien dit cela hier, je crois, dans son exposé. Le ministre a été franc et direct en reconnaissant qu'il y a des problèmes, et il semblait s'en préoccuper. En un sens, sa position reflète ce que vous nous dites aujourd'hui.

M. Cooper: Pour ce qui est de la deuxième partie de votre question, au sujet du Canada et des États-Unis, si je comprends bien, des accords bilatéraux sont en place entre les deux pays pour reconnaître mutuellement leur système de cote de sécurité. Les deux ont des difficultés pour ce qui est d'élaborer un bon régime de cotes de sécurité. Néanmoins, dans l'éventualité où le projet de loi ne serait pas mis en oeuvre dans un avenir rapproché, je m'attends à ce que ces accords bilatéraux permettent de faire le travail. Autrement dit, cela n'empêcherait pas les véhicules canadiens d'entrer aux États-Unis et vice versa.

Le sénateur Callbeck: J'ai une question sur les heures de conduite. Vous avez dit, je crois, que la situation était à peu près la même au Canada et aux États-Unis jusqu'au début des années 60, que la situation a alors commencé à changer et que la recherche a montré que les êtres humains sont capables de supporter ces longs courriers que nous faisons au Canada. Si tel est le cas, alors pourquoi réduit-on le nombre d'heures aux États-Unis et en Europe, et pourquoi les augmente-t-on au Canada? Pourquoi les Canadiens, en particulier, sont-ils capables de supporter ces longs courriers?

M. Cooper: Pour revenir à une époque révolue, longtemps avant que je m'occupe de ces questions, je crois qu'on reconnaissait alors que les règles sur les heures de service devaient refléter le type d'économie et le type d'infrastructure qui étaient en place. L'économie des États-Unis est caractérisée par une structure en étoile. Les États-Unis n'ont pas les distances énormes que nous devons parcourir ici au Canada. En Europe, la situation est complètement différente quant aux distances sur lesquelles il faut rouler là-bas. Par contre, les Canadiens sont-ils surhumains en comparaison de leurs homologues américains? La réponse est non. Existe-t-il aux États-Unis des impératifs politiques qui pourraient faire en sorte que les heures de service sont plus courtes là-bas qu'ici? Probablement. Toutefois, l'étude repère sur la fatigue et le signal d'alarme, qui a été effectuée à la fin de 1996, a montré essentiellement qu'il n'y avait aucune différence sensible quant à la fatigue des conducteurs canadiens et des conducteurs américains fonctionnant selon des quarts de jour. Autrement dit, une journée de 13 heures au Canada ne donnait pas une performance réduite en comparaison des Américains qui travaillaient 10 heures par jour. Après tout, cela dépend en grande partie de ce que le camionneur fait pendant ses périodes de repos. On a beau avoir un quart de 10 heures suivi de 14 heures de repos, si le camionneur passe sept de ses heures de repos à creuser une tranchée ou à faire la fête, il n'est pas plus reposé qu'un camionneur canadien qui

As I mentioned, there are a host of scientific studies. We can provide you with the scientific information that we have at our disposal. I shared one report with Senator Forrestall a few weeks ago at an informal meeting. I can provide that report to this committee and it will show the other side of the story on hours of service.

The Chairman: If you have further information, please send it to us and we will distribute it to the members of the committee.

Mr. Bergamini: It is important not to lose sight of the fact that the proposed standard of our service sets out to develop the basic safety framework. In other words, the objective of the committee was to develop the best understanding of a safe hours-of-service regime. In reality, very few drivers work these kinds of hours. The Statistics Canada survey mentioned earlier showed that very few drivers work those kinds of hours.

The test is very simple: Are the proposals safe? Do they improve the safety environment? On both those tests, the answer, I believe, is a resounding yes, notwithstanding what other people may say. We are very comfortable with them, having been involved in that process.

I urge the committee not to lose sight of what is the real acid test: Do those proposals provide for a safer environment? I believe the answer is yes.

Senator Finestone: What if you have the best constitution and the best rules in the world, but they are not respected and there is no penalty, nor any reporting mechanism? You did not speak to the question of a reporting mechanism. Without a reporting mechanism, there is no transparency nor accountability. In the current environment, national standards as yet have not been applied in full measure, so where is the accountability?

Mr. Bergamini: You are absolutely correct. This process ensures that we move forward on the issues covered by this legislation. We need a national, harmonized safety-rating system. We need proper enforcement and proper recording. Some people will try to bend the rules. A regime is required that ensures that those people are caught and punished. It is that simple.

The Chairman: We have learned much this evening. If you have further information, please do not hesitate to send it to us.

s'en va directement à la maison et se couche parce qu'il sait qu'il a besoin de sommeil.

Comme je l'ai dit, nous disposons d'une foule d'études scientifiques. Nous pouvons vous faire parvenir toute l'information scientifique que nous avons à notre disposition. J'ai fait part d'un rapport au sénateur Forrestall il y a quelques semaines, à l'occasion d'une réunion informelle. Je peux remettre ce rapport au comité; il montre le revers de la médaille dans le dossier des heures de service.

La présidente: Si vous avez de plus amples renseignements, veuillez nous les faire parvenir et nous allons les distribuer aux membres du comité.

M. Bergamini: Il est important de ne pas perdre de vue le fait que la norme proposée pour les heures de service vise à établir le cadre fondamental pour la sécurité. Autrement dit, l'objectif du comité était d'avoir la meilleure compréhension possible d'un régime sécuritaire en ce qui a trait aux heures de service. En réalité, très peu de camionneurs travaillent de pareilles heures. L'enquête de Statistique Canada dont on a parlé tout à l'heure montre qu'un très petit nombre de conducteurs roulent pendant d'aussi longues heures.

Le critère est très simple: les propositions sont-elles sûres? Améliorent-elles l'environnement en matière de sécurité? À ces deux questions, je crois que la réponse est un oui clair et net, en dépit de ce que d'autres peuvent en dire. Nous en sommes très satisfaits, après avoir passé à travers tout le processus.

J'exhorte le comité à ne pas perdre de vue la véritable question à laquelle il faut répondre: ces propositions établissent-elles un environnement plus sûr? Je crois que la réponse est oui.

Le sénateur Finestone: Mais qu'en est-il si l'on met en place la meilleure constitution et les meilleures règles du monde, mais qu'elles ne sont pas respectées et qu'il n'y a aucune pénalité ni aucun mécanisme de rapport? Vous n'avez pas traité de la question d'un mécanisme de rapport. En l'absence d'un tel mécanisme, il n'y a aucune transparence ni reddition de comptes. Dans l'environnement actuel, les normes nationales n'ont pas encore été appliquées complètement, alors où est la reddition de comptes?

M. Bergamini: Vous avez absolument raison. Ce processus garantit que nous allons réaliser des progrès sur les questions visées par ce projet de loi. Il nous faut un régime national et harmonisé de cotes de sécurité. Il faut une mise en application rigoureuse et des rapports clairs. Il y aura des gens qui tenteront de contourner les règles. Il faut établir un régime qui permettra d'attraper et de punir ces gens-là. C'est aussi simple que cela.

La présidente: Vous nous avez beaucoup appris ce soir. Si vous avez de plus amples renseignements, n'hésitez pas à nous les faire parvenir.

Senator Forrestall: Are you in favour of this bill?

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous en faveur de ce projet de loi?

Mr. Cooper: In principle, yes, we are in favour, provided we can get standard 14 in place on a national basis, yes.

M. Cooper: En principe, oui, nous sommes en faveur, pourvu que nous puissions mettre en place la norme 14 à l'échelle nationale, oui.

The committee adjourned.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport. L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports.

WITNESSES—TÉMOINS

Tuesday, March 13, 2001

From Transport Canada:

Derek Sweet, Acting Director General, Road Safety Programs;
Elizabeth MacNab, Counsel, Legal Services;
Bill Elliot, Assistant Deputy Minister.

Wednesday, March 14, 2001

From Canadians for Responsible and Safe Highways:

Bob Evans, Executive Director.

From the Canadian Trucking Alliance:

Graham Cooper, Senior Vice-President;
Massimo Bergamini, Vice-President, Public Affairs.

Le mardi 13 mars 2001

De Transports Canada:

Derek Sweet, directeur général intérimaire, Programmes de la sécurité routière;
Elizabeth MacNab, conseillère juridique, Services juridiques;
Bill Elliot, sous-ministre adjoint.

Le mercredi 14 mars 2001

Des Canadiennes et Canadiens pour la Sécurité routière:

Bob Evans, directeur général.

De l'Alliance canadienne du camionnage:

Graham Cooper, vice-président principal;
Massimo Bergamini, vice-président, Affaires publiques.

1
19
83

1983



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, March 20, 2001

Le mardi 20 mars 2001

Issue No. 3

Fascicule n° 3

Third meeting on:
Bill S-3, An Act to amend the
Motor Vehicle Transport Act, 1987 and to make
consequential amendments to other Acts

Troisième réunion concernant:
Le projet de loi S-3, Loi modifiant la
Loi de 1987 sur les transports routiers et
d'autres lois en conséquence

WITNESS:
(See back cover)

TÉMOIN:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Morin
(or Robichaud, P.C.)	Rompkey, P.C.
Eyton	Setlakwe
Finestone, P.C.	Spivak
Fitzpatrick	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to Rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Rompkey substituted for that of the Honourable Senator Maheu (*March 15, 2001*).

The name of the Honourable Senator Mahovlich substituted for that of the Honourable Senator Setlakwe (*March 15, 2001*).

The name of the Honourable Senator Setlakwe substituted for that of the Honourable Senator Mahovlich (*March 16, 2001*).

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator Johnson (*March 16, 2001*).

The name of the Honourable Senator Morin was added to the membership of the Committee (*March 19, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Morin
(ou Robichaud, c.p.)	Rompkey, c.p.
Eyton	Setlakwe
Finestone, c.p.	Spivak
Fitzpatrick	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Rompkey est substitué à celui de l'honorable sénateur Maheu (*le 15 mars 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Mahovlich est substitué à celui de l'honorable sénateur Setlakwe (*le 15 mars 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Setlakwe est substitué à celui de l'honorable sénateur Mahovlich (*le 16 mars 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Spivak est substitué à celui de l'honorable sénateur Johnson (*le 16 mars 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Morin est ajouté aux membres du comité (*le 19 mars, 2001*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 20, 2001

(5)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Callbeck, DeWare, Finestone, P.C., Fitzpatrick, Forrestall, Morin and Spivak (8).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the committee proceeded to study Bill S-3. (See Issue No. 2, Tuesday, March 13, 2001 and Wednesday, March 14, 2001, for full text of the Order of Reference).

WITNESS:

From the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA):

Darren Christle, Director of Transportation Safety and Regulation.

The witness made a presentation and answered questions.

The Canadian Council of Motor Transport Administrators submitted a brief.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 11:00 a.m., it was agreed — That the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 20 mars 2001

(5)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35 dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, DeWare, Finestone, c.p., Fitzpatrick, Forrestall, Morin et Spivak (8).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Sont aussi présents: Les sténographes officiels du comité.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité poursuit l'étude du projet de loi S-3. (Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n^o 2 du mardi 13 mars 2001 et du mercredi 14 mars 2001.)

TÉMOIN:

Du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM):

Darren Christle, directeur de la Sécurité des transports et des règlements.

Le témoin fait une présentation et répond aux questions.

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé dépose un mémoire.

La question mise aux voix, il est adopté.

À 11 heures, il est convenu — Que le comité lève la séance jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 20, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-3, to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987, and to make consequential amendments to other acts, met this day at 9:35 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Mr. Darren Christle, our witness this morning, is from the Canadian Council of Motor Transport Administrators. He is the Director of Transportation Safety and Regulation. Welcome to our committee.

We will hear from you first, Mr. Christle, and then the senators will ask their questions.

Mr. Darren Christle, Director of Transportation Safety and Regulation, Canadian Council of Motor Transport Administrators: Honourable senators, I am honoured to convey regards on behalf of the Manitoba Minister of Transportation and Government Services, the Honourable Steve Ashton, and my CCMTA colleagues from across Canada. I would like to thank this committee for requesting that the CCMTA appear before you today to share our perspective regarding Bill S-3, the amendment to the Motor Vehicle Transport Act, 1987.

As previously circulated, and as suggested in attachment number 1, the CCMTA is a non-profit organization comprising approximately 600 members, including representatives from Transport Canada, all the provincial and territorial jurisdictions, which, through the collective consultative process, makes decisions on administration and operational matters dealing with licensing, registration, control of motor vehicle transportation and highway safety.

Its members include approximately 370 associate members from the private sector, special interest groups and associations such as CRASH and the Canadian Trucking Alliance, whose expertise and opinions are sought in the development of strategies and programs.

The CCMTA receives its mandate and reports to the council of ministers responsible for transportation and highway safety. It is structured with a 15-member jurisdictional board of directors and three primary standing committees. The committees are the Standing Committee on Drivers and Vehicles, the Standing Committee on Road Safety, Research and Policies, and the Standing Committee on Compliance and Regulatory Affairs, CRA.

As a result of my participation as a jurisdictional representative on the Standing Committee on Compliance and Regulatory Affairs, which has had significant involvement in the development

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 20 mars 2001

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été confiée l'étude du projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 9 h 35 pour examiner ledit projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: M. Darren Christle, notre témoin de ce matin, comparaît au nom du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Il est également directeur de la Sécurité et de la réglementation des transports au ministère des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba. Soyez le bienvenu à notre comité, monsieur Christle.

Nous entendrons d'abord votre témoignage, monsieur Christle, puis, les sénateurs vous poseront des questions.

M. Darren Christle, directeur de la Sécurité et de la réglementation des transports, ministère des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba, et porte-parole du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM): Mesdames et messieurs les sénateurs, je suis honoré de vous transmettre les compliments du ministre des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba, l'honorable Steve Ashton, et de mes collègues du CCATM, qui proviennent des quatre coins du Canada. Je tiens à remercier le comité d'avoir invité le CCATM à comparaître aujourd'hui et à exposer son point de vue sur le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers.

Comme il est expliqué dans la pièce jointe n° 1 qui vous a été distribuée, le CCATM est un organisme sans but lucratif qui regroupe quelque 600 membres, dont des représentants de Transports Canada et de toutes les provinces et territoires. Au moyen d'un processus collectif de consultation, il prend des décisions sur des questions d'ordre administratif et opérationnel concernant les permis, l'immatriculation, le contrôle du transport routier et la sécurité routière.

L'organisme compte en outre quelque 370 membres associés représentant le secteur privé, des groupes d'intérêt et diverses associations, comme Canadiennes et Canadiens pour la sécurité routière et l'Alliance canadienne du camionnage, dont l'expertise et les opinions sont mises à profit dans l'élaboration des stratégies et des programmes.

Le CCATM tient son mandat et relève du conseil des ministres chargés de la sécurité routière et des transports. Il est encadré par un conseil d'administration de 15 membres représentant les provinces, les territoires et les autorités fédérales, et il s'est donné trois comités permanents principaux: le Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules, le Comité permanent de la sécurité routière — recherche et politiques, et le Comité permanent de la conformité et de la réglementation.

Si on m'a demandé de représenter le CCATM devant le comité, c'est parce que je fais partie, à titre de représentant gouvernemental, du Comité permanent de la conformité et de la

of the bill under consideration, and primarily NSC standard 14, motor carrier safety ratings, I have been asked to represent the CCMTA before this committee.

In order to provide information on where we are going, it is necessary for me to spend a moment on where we have already been. The federal authority to regulate the activities of extra-provincial trucking and bus companies was delegated to the provinces by the Motor Vehicle Transport Act of 1954. The MVTA, 1987, continued this delegation of authority, but with rules covering how the provinces can use the authority while simultaneously enacting national deregulation policies. The deregulation eased economic regulations, primarily market entry and exit, and refocused attention on safety. This refocus served as a precept for the creation of a memorandum of understanding called the National Safety Code, the NSC.

The CCMTA forum facilitated a consultative and participative effort of each Canadian jurisdiction, including the federal government, to establish 16 minimum safety performance standards for the safe operation of commercial vehicles in Canada. One standard, being first aid, is voluntary, thus leaving 15 NSC standards today.

Many of the minimum NSC standards have been agreed upon and jurisdictions are undertaking implementation. Bill S-3 supports the precept of consistent application of the standards, while recognizing that there will be some jurisdictional differences in approach.

There exists today a certain amount of criticism respecting the development of minimum safety standards by federal-provincial consensus. Additionally, there exists a perception of gross inconsistencies between jurisdictions on all elements of the National Safety Code. It is appropriate that I take a moment to speak to these issues.

Provinces have accepted the delegated responsibility for interprovincial trucking for the last 50 years. As such, all have, in good faith, dedicated scarce provincial resources, in conjunction with federal funding, to develop systems to manage this task within their own respective jurisdictions, albeit they are unique.

Between 1998 and 1993, Transport Canada allocated approximately \$24 million, and between 1995 and 2000 approximately \$20 million, to assist provinces with the development and implementation of the National Safety Code, and there have been positive results. Discounting the success of harmonization respecting major elements in a number of the standards would be inappropriate.

It must be recognized that the NSC are minimum safety standards. There is no barrier to prevent jurisdictions from exceeding these minimum standards. However, the result is a

réglementation, qui a participé activement à l'élaboration du projet de loi à l'étude et surtout de la norme 14 du CNS sur les cotes de sécurité des transporteurs.

Pour bien vous renseigner sur les orientations que nous entendons prendre, je me dois de prendre d'abord un moment pour vous expliquer ce que nous avons fait jusqu'à maintenant. Le pouvoir fédéral de réglementer les activités des entreprises extra-provinciales de camionnage et de transport par autocar a été délégué aux provinces par la Loi de 1954 sur le transport par véhicule à moteur. La Loi de 1987 sur les transports routiers a maintenu cette délégation de pouvoir, mais en l'assortissant de règles régissant l'exercice de ce pouvoir par les provinces et en mettant en oeuvre des politiques nationales de déréglementation. La déréglementation a assoupli les règlements de nature économique, notamment ceux régissant l'entrée sur le marché et le retrait du marché, et a fait en sorte que l'attention se porte davantage sur la sécurité. Cette réorientation a servi de principe à l'élaboration d'un protocole d'entente intitulé le Code national de sécurité, également appelé le CNS.

Le CCATM a facilité les efforts de consultation et de participation de tous les ordres de gouvernement au Canada — provincial, territorial et fédéral — en vue d'établir 16 normes minimales de performance visant à assurer la sécurité dans l'exploitation des véhicules commerciaux au Canada. Une des normes — celle portant sur les premiers soins — étant d'application facultative, le CNS compte en réalité aujourd'hui 15 normes.

Un grand nombre de ces normes du CNS ont été acceptées, et les divers gouvernements s'emploient à les mettre en application. Le projet de loi S-3 appuie le principe d'une application uniforme des normes tout en reconnaissant que l'approche peut différer d'une province ou territoire à l'autre.

Il existe aujourd'hui une certaine critique au sujet de l'élaboration, par consensus fédéral-provincial, de normes minimales de sécurité. En outre, on a l'impression que, pour tous les éléments du Code national de sécurité, il y a d'énormes différences d'une province ou d'un territoire à l'autre. Il ne me semble pas déplacé de prendre un moment pour traiter de ces questions.

Les provinces assument volontairement depuis 50 ans la responsabilité déléguée du camionnage interprovincial. À ce titre, toutes ont affecté de bonne foi, en sus des fonds que leur a alloués le gouvernement fédéral, de maigres ressources afin de mettre en place des systèmes propres à leur permettre de s'acquitter de cette tâche sur leurs territoires respectifs, fût-ce de façon différente.

Entre 1988 et 1993, Transports Canada a débloqué environ 24 millions de dollars, puis environ 20 millions entre 1995 et 2000, pour aider les provinces à élaborer et à mettre en application le Code national de sécurité, et les résultats ont été positifs. Il serait inadmissible de faire abstraction des succès obtenus en ce qui concerne l'harmonisation d'éléments importants d'un certain nombre de normes.

Il faut reconnaître que les normes de sécurité que propose le CNS sont des normes minimales. Rien n'empêche une province ou un territoire de les dépasser. On a cependant l'impression d'une

perception of complete incompatibility and inconsistency. I must recognize that there are certain regional and provincial issues that have caused some inconsistencies, however, for the most part many of the major elements have been developed and implemented.

Additionally, it must be recognized that provinces exercise the authority for intra-provincial transportation regulation. By means of the consensus development approach fostered by the CCMTA, we mitigate the possibility of dual regulatory regimes dependent on either the intra-jurisdictional or inter-jurisdictional characteristics of the motor carrier.

This recognition is evident when considering clauses 3.1 and 3.2. The amendment is particularly important in that it allows a co-operative opportunity to exist between the provinces and Transport Canada to examine, develop and test new and/or best practices in an extra-provincial environment.

One of the most significant amendments to the bill rests with the reference to the National Safety Code in clause 3, and the incorporation by reference of NSC standard 14, motor carrier safety ratings, in the regulation with reference to section 16.1(2).

Through CCMTA participation, NSC standard 14 has been under development and refinement for a number of years. The guiding principles of the standard will ensure that a safety rating system in Canada is based on the following: compatibility between jurisdictions; effectiveness by utilizing objective data analysis; equity independent of motor carrier characteristics; flexibility to recognize differences while not compromising process integrity; and consistency whereby carriers will receive similar ratings regardless of the rating jurisdiction.

The incorporation of NSC standard 14 into the MVTA is the major enhancement of Bill S-3. Each member of the CCMTA, government and associate, has had an opportunity to participate in the open drafting of the standard. The standard was approved by the CCMTA boards of directors in December of 1997. Standard 14 is significant due to the fact that it incorporates many of the other NSC standards within its purview. It is a complex standard that has required considerable resources in development.

In 2000, Transport Canada made \$7 million available to the provinces for safety rating development, electronic data transfer and rating harmonization. These funds have been put to good use and it is anticipated that many of the jurisdictions due to release their carrier profile systems, coupled with the safety rating, will do so in 2001.

complète incompatibilité, d'une complète absence d'uniformité. Force m'est d'admettre que certains problèmes régionaux ou provinciaux se sont traduits par des discordances, mais, en règle générale, nombre des éléments les plus importants n'en ont pas moins été élaborés et mis en application.

Il faut reconnaître en outre que ce sont les provinces qui ont compétence en matière de réglementation du transport intraprovincial. Grâce à la démarche de recherche de consensus que favorise le CCATM, nous atténuons le risque que nous retrouvions avec une double réglementation, l'une régissant les activités intraprovinciales d'un transporteur, et l'autre, ses activités interprovinciales.

La reconnaissance de ce fait est évidente lorsque l'on considère les articles 3.1 et 3.2 du projet de loi. Cette modification est particulièrement importante, car elle favorise la coopération entre les provinces et Transports Canada dans l'examen, l'élaboration et la mise à l'essai de pratiques nouvelles ou exemplaires dans un contexte extra-provincial.

L'une des modifications les plus importantes apportées par le projet de loi concerne, à l'article 3, l'allusion au Code national de sécurité et, au paragraphe 16.1(2), l'incorporation dans les règlements, par renvoi, de la norme 14 du CNS sur les cotes de sécurité des transporteurs.

Grâce à la participation du CCATM, on s'emploie, depuis un certain nombre d'années, à élaborer et à ciseler la norme 14 du CNS. Les principes directeurs sur lesquels repose la norme régissant le système canadien de cotes de sécurité des transporteurs routiers sont: la compatibilité entre les provinces et les territoires; l'efficacité, par une analyse fondée sur des données objectives; l'équité, indépendamment des caractéristiques du transporteur; la flexibilité, pour permettre un certain niveau de différenciation sans compromettre l'intégrité du système; l'uniformité, en vertu de laquelle les transporteurs routiers recevront des cotes analogues pour un rendement comparable peu importe la province ou le territoire qui décerne la cote.

L'incorporation de la norme 14 du CNS dans la Loi sur les transports routiers est la grande amélioration qu'apportera l'adoption du projet de loi S-3. Chacun des membres du CCATM, gouvernementaux et associés, a eu l'occasion de participer librement à la rédaction de la norme. Celle-ci a été approuvée par le conseil d'administration du CCATM en décembre 1997. La norme 14 est importante, car elle touche à bon nombre des autres normes du CNS. Il s'agit d'une norme complexe dont l'élaboration a nécessité le déploiement de ressources considérables.

En 2000, Transports Canada a débloqué 7 millions de dollars pour permettre aux provinces d'élaborer leur système de cotes de sécurité, de concevoir leur processus de transfert électronique de données et d'harmoniser leurs critères d'attribution des cotes. Ces fonds ont été utilisés à bonne fin, et on prévoit que bon nombre des provinces et territoires qui devaient élaborer leurs systèmes d'établissement du profil des transporteurs et conducteurs et d'attribution des cotes de sécurité le feront en 2001.

I would surmise that the committee will have heard comments about inconsistencies respecting tests of provincial safety rating systems. Please recognize that when these tests were done, many of the jurisdictions were using theoretical processes and algorithms under development in order to assess consistency at that specific point in time.

The standard will result in a safety rating being assigned to each motor carrier base-plated in a jurisdiction. The safety rating will either be satisfactory unaudited, satisfactory, conditional or unsatisfactory. Each jurisdiction will have in place a system to address issues of non-compliance based on objective data analysis, and a facility audit consistent with NSC standard 15. Each jurisdiction will assess a motor carrier's record over a two-year period, as it is reflected by their record of roadside convictions, at-fault collisions, commercial vehicle safety alliance, CVSA roadside mechanical fitness inspections, and facility audit results, which will make a positive impact on safety. That is what this is all about.

Clause 9 of the bill provides the federal minister with the authority to withdraw the ability of a province to issue a federal safety fitness certificate should they be in non-compliance with the standard. This provision will increase accountability of provincial jurisdictions and could result in significant adjustments being necessary should this authority be exercised.

Provincial authorities are committed to operating in good faith in support of national consistency. It is the position of CCMTA that Bill S-3 does support the principles of safety and increases the opportunity for additional harmonization. The CCMTA supports the bill as tabled.

I would be happy to further assist the committee if honourable senators have any questions.

The Chairman: Referring to item 11 of your presentation where you say that the CCMTA forum facilitated the consultative and participative efforts of each Canadian jurisdiction, can you explain how you proceeded to obtain such consensus?

Mr. Christle: The three standing committees are composed of various project groups. When an issue is tabled, it will go to a project group for debate and discussion in order to achieve that consensus from the voting members of the CCMTA.

Je présume que le comité a eu l'occasion d'entendre des commentaires à propos des disparités qu'on aurait observées concernant les critères utilisés par les différentes instances concernées pour évaluer le rendement des transporteurs en matière de sécurité. Vous admettez que lorsque ces critères ont été élaborés, bien des provinces et territoires recouraient à des procédures théoriques et à des algorithmes non éprouvés pour tenter d'assurer une certaine uniformité dans leurs évaluations.

La norme aura pour effet d'inscrire dans une loi l'obligation de soumettre à une évaluation de sa compétence en matière de sécurité tout transporteur qui a des véhicules immatriculés dans une province ou territoire. Chaque transporteur se verra attribuer l'une ou l'autre des cotes suivantes: satisfaisante non vérifiée, satisfaisante, conditionnelle ou non satisfaisante. Sur la base d'une analyse de données objectives et d'une vérification des installations du transporteur en fonction de la norme 15 du CNS, chaque autorité provinciale ou territoriale pourra déterminer si un transporteur donné est en règle ou non. Chaque entité établira le profil du transporteur routier sur une période de deux ans, sur la base d'un dossier où seront consignés les déclarations de culpabilité en cas d'infractions au code de la sécurité routière, les accidents avec responsabilité, les résultats des inspections mécaniques selon les normes de la Commercial Vehicle Safety Alliance ou de l'Entente canadienne sur la sécurité des véhicules (ECSV), et les résultats des vérifications des installations du transporteur, toutes mesures qui auront un impact positif sur la sécurité. Voilà de quoi tout cela retourne.

L'article 9 du projet de loi investit le ministre fédéral du pouvoir de retirer à une autorité provinciale ou territoriale le pouvoir de délivrer des certificats d'aptitude à la sécurité s'il est convaincu qu'elle ne délivre pas ces certificats conformément aux prescriptions de la loi. Cette disposition imposera davantage de responsabilités aux autorités provinciales et territoriales et pourrait avoir pour conséquence d'obliger ces dernières à apporter des ajustements importants à leurs pratiques si ce pouvoir était exercé.

Les autorités provinciales et territoriales sont tenues d'agir de bonne foi pour assurer l'application uniforme des normes nationales. La CCATM croit que le projet de loi S-3 va dans le sens des principes de sécurité et permettra de mieux harmoniser les pratiques en cette matière. La CCATM appuie le projet de loi dans sa forme actuelle.

Je serai maintenant heureux d'éclairer davantage le comité si les sénateurs ont des questions à me poser.

La présidente: À propos du paragraphe 11 de votre document où vous affirmez que le CCATM a facilité les efforts de consultation et de participation de tous les gouvernements concernés au Canada, pourriez-vous nous expliquer comment vous vous y êtes pris pour obtenir qu'on en arrive à une telle concertation?

M. Christle: Chacun des trois comités permanents est constitué de divers groupes de projet. Quand une question est soulevée, elle est soumise à un groupe de projet pour examen et discussion afin d'en arriver à obtenir le consensus des membres votants du CCATM.

Once we have an agreement in principle, the issue will be raised with the standing committee, and eventually with the board of directors and with the council of deputy ministers.

The Chairman: What is your opinion regarding the National Safety Code? Is it more or less flexible in comparison with the U.S. and Mexico security standards?

Mr. Christle: The United States is more prescriptive in their federal system. The National Safety Code is slightly different in the fact that the provinces are responsible for enforcement issues as they relate to the National Safety Code, whereas the federal government in the United States is responsible. There is quite a difference between them. It is a matter of trying to compare apples with oranges.

The Chairman: You are unable to say whether it is more or less flexible; is that correct?

Mr. Christle: That is right. They are actually fairly similar in some issues.

The Chairman: In paragraph 12 you mention the minimum NSC standards. Is it recognized that there are jurisdictional differences in the National Security Code and National Safety Code applications?

Mr. Christle: Yes, it is so recognized. At the same time, should there be gross inconsistencies, they would not meet with support from the participating jurisdictions. For example, should there be a gross inconsistency in vehicle weight thresholds, we would work to resolve that.

Senator Spivak: Mr. Christle, are your project group meetings open and transparent? Is anyone able to attend? May the media attend and report on them?

Mr. Christle: Yes, senator, they are.

Senator Spivak: Are all of the policy papers available?

Mr. Christle: Yes, they are.

Senator Spivak: Madam Chair, my question does not relate directly to the bill, however it is related to safety which this bill addresses.

Is the policy paper on hours of work that was approved in December 1999 available?

Mr. Christle: Although I would have to confirm it with the secretariat, I think that paper would be available. That particular issue is currently under consideration by the Council of Deputy Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety. I do not see why it would not be available.

Senator Spivak: Could we have a copy of that?

Une fois qu'on a en main un accord de principe, la question est soulevée d'abord au comité permanent, puis au conseil d'administration ainsi qu'au conseil des sous-ministres chargés du transport et de la sécurité routière.

La présidente: Que pensez-vous du Code national de sécurité? Les normes qui y sont définies sont-elles plus souples ou moins souples que celles qui sont en vigueur aux États-Unis et au Mexique en matière de sécurité?

M. Christle: Aux États-Unis, le gouvernement central assume une plus grande responsabilité que le nôtre en ce qui concerne l'imposition de normes. Notre Code national de sécurité est légèrement différent de celui en vigueur chez nos voisins du Sud, en ce sens qu'au Canada, c'est aux provinces qu'il incombe de faire respecter les normes, alors qu'aux États-Unis, c'est le gouvernement central qui a cette responsabilité. Il s'agit là d'une différence majeure. C'est comme comparer des pommes et des oranges.

La présidente: Vous n'êtes pas en mesure de nous dire si notre régime est plus souple ou moins souple que celui des États-Unis, c'est bien cela?

M. Christle: C'est juste. En réalité, nos deux régimes sont assez semblables à certains égards.

La présidente: Au paragraphe 12, vous dites que ce sont des normes minimales qu'impose le Code national de la sécurité. Reconnaît-on qu'il y a des dissemblances entre le National Security Code et notre Code national de sécurité en ce qui touche le partage des compétences concernant l'application respective de l'un et l'autre de ces codes?

M. Christle: Tout à fait. Toutefois, s'il y avait absence grave de concordance entre les deux, les gouvernements concernés ne seraient pas portés à s'y conformer. Par exemple, si les normes relatives au poids des véhicules étaient par trop discordantes, nous nous emploierions à résoudre le problème.

Le sénateur Spivak: Monsieur Christle, les réunions de vos groupes de projet sont-elles ouvertes et transparentes? N'importe qui peut-il y assister? Les journalistes peuvent-ils y être présents et rapporter ce qui s'y dit?

M. Christle: Oui, madame le sénateur.

Le sénateur Spivak: Les documents d'orientation sont-ils tous disponibles?

M. Christle: Oui.

Le sénateur Spivak: Madame la présidente, ma question ne concerne pas directement le projet de loi mais la sécurité, sur laquelle porte le projet de loi.

Le document d'orientation traitant des heures de service, qui a été adopté en décembre 1999, est-il disponible?

M. Christle: Je crois que oui, mais il me faudrait m'en assurer auprès du secrétariat. Cette question est actuellement à l'étude au conseil des sous-ministres chargés du transport et de la sécurité routière. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas se le procurer.

Le sénateur Spivak: Pourrions-nous en obtenir une copie?

Mr. Christle: I believe so.

Senator Spivak: I understand that policy paper addresses a 36-hour reset and an 84-hour work week. As I understand it, there have been no public consultations yet; is that correct?

Mr. Christle: That is correct, senator.

Senator Spivak: My first question is, how could that policy paper be amended? It appears to be much more draconian than the American standard, especially in light of the agreement to provide for open borders.

My second question is, what form of public meetings or consultations will take place?

Mr. Christle: Specifically in regard to hours of service — not to give you the impression I am trying to side-step the question — however, due to standard 9 not being under consideration in the bill, I did not come completely prepared to discuss hours of service. However, I will attempt to answer your questions as best I can.

There is a significant difference between the American standard and the Canadian standard. One must also recognize that the American standard is also under review for amendment. The Canadian standard is based on the U.S. original standard as passed on July 1, 1938, thus it is somewhat outdated.

As to the consultation process, a consultation strategy is currently being developed. That is also an agenda item for the Council of Deputy Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety in April. Hopefully, from that meeting, the CCMTA will have some direction and be able to proceed with an open consultation strategy.

The process will be amended when we have feedback from the public consultation. We will be able to take a base proposal to incorporate items that have been raised that need to be amended, and then put the particular standard to which you are referring through the process for approval.

Senator Spivak: Are you saying that the project group that was dealing with hours of work for truckers can reopen this subject and change those hours? If the public consultation process determines, as I suspect many groups will say, as have the fatigue experts, that an 84-hour work week is not only not commensurate with what the Americans have, but it is also not consistent with the idea of safety, how will that be addressed? How would that be dealt with in your organization? Are you saying the matter would go back to the project work group?

M. Christle: Je le crois.

Le sénateur Spivak: Si je ne m'abuse, ce document d'orientation prévoit une période de repos de 36 heures après une semaine de travail de 84 heures. Sauf erreur, il n'y a pas encore eu de consultations publiques à cet égard, n'est-ce pas?

M. Christle: Vous avez raison, madame le sénateur.

Le sénateur Spivak: Ma première question concerne la procédure à suivre pour faire modifier ce document d'orientation. Cette norme m'apparaît beaucoup plus menaçante pour la sécurité que la norme américaine, une disparité qui pourrait d'ailleurs poser problème compte tenu de l'accord prévoyant l'ouverture des frontières.

Ma seconde question est à savoir quelle forme prendront les rencontres ou consultations publiques sur cette question.

M. Christle: En ce qui touche précisément les heures de service, je ne voudrais pas vous donner l'impression que je cherche à éluder la question, mais étant donné que le projet de loi ne compte nulle référence à la norme 9, je n'ai pas pris soin de me bien préparer à une discussion sur ce sujet. Je vais cependant m'efforcer de répondre de mon mieux à vos questions.

On note effectivement un écart considérable entre la norme américaine et la norme canadienne à cet égard. Il faut savoir, toutefois, que la norme américaine fait elle aussi actuellement l'objet d'un réexamen et est appelée à être modifiée. Quant à la norme canadienne, elle est calquée sur celle qui a été adoptée à l'origine aux États-Unis le 1er juillet 1938, ce qui la rend quelque peu désuète.

Pour ce qui est du processus de consultation, on est à élaborer un plan d'action à cet égard. La question est également à l'ordre du jour de la prochaine réunion du conseil des sous-ministres chargés du transport et de la sécurité routière, qui se tiendra en avril. Il est à espérer qu'à l'issue de cette rencontre, le CCATM saura quelle orientation prendre et sera en mesure de procéder à des consultations ouvertes.

Le processus sera modifié quand nous aurons en main les résultats des consultations publiques. Nous serons alors en mesure de travailler à partir d'une proposition cadre dans laquelle nous pourrions incorporer les modifications qui s'imposent, ce qui nous permettra de soumettre ensuite au processus d'approbation la norme à laquelle vous faites référence.

Le sénateur Spivak: Est-ce à dire que le groupe de projet qui s'est penché sur la question des heures de service des camionneurs pourra rouvrir la discussion sur cette question et modifier cette norme? Si les consultations publiques permettent d'établir que, comme le feront valoir, je présume, de nombreux groupes, par exemple celui des experts en matière d'épuisement, une semaine de travail de 84 heures, c'est non seulement sans commune mesure avec ce qui se pratique à cet égard aux États-Unis, mais inconciliable avec la notion de sécurité, comment s'y prendra-t-on pour modifier la norme en question? Comment procédera-t-on à cette fin au sein de votre organisation? Avez-vous donné à entendre que la question serait examinée de nouveau par les membres du groupe de projet?

Mr. Christle: The matter would be referred back to the project work group. We are expecting a significant number of comments from the public consultation process.

Senator Spivak: You do not know when that will be.

Mr. Christle: The strategy is still under development.

If we look south, as are you suggesting, to see what they have experienced in the U.S., we know that when they had their notice of proposed rule making, they had 70,000 responses. I am not suggesting we will get that type of number in Canada, but we will definitely get some response.

Senator Spivak: I would hope so. Road safety is a high priority issue.

You will provide the paper dealing with how that work group developed those particular hours.

You also mentioned the National Safety Code. We went through this discussion at a prior meeting, but the truth of the matter is that only 2 of those 14 items are implemented across the board. We have been hearing promises since approximately 1987 that everyone would implement the code, but that has not happened. I understand that in Alberta and Saskatchewan they do not enforce the federal limit of hours of weekly work, whereas in Manitoba they do.

This bill comes in the wake of promises not kept across all provinces as to the implementation of the National Safety Code. We have a patchwork quilt at the moment. Could you tell us which provinces have implemented how many of the standards?

Mr. Christle: I do not have that level of breakdown.

The Chairman: Are you able to provide that?

Mr. Christle: I will follow that up for you, Madam Chair.

The major elements for most of the 15 standards have been implemented in most jurisdictions. For example, I am not aware of any jurisdiction in Canada that does not have a single driver's licence in terms of commercial transportation. Knowledge and performance tests, for the most part, have been implemented. Driver examiner training programs have been implemented, for the most part, in all jurisdictions. For classified drivers' licences, major elements have been implemented. For self-certification standards and procedures for drivers, major elements have been implemented. Medical standards are in place. For the most part, we recognize that there are driver abstracts and carrier profiles and jurisdictions where carrier profiles are not in place, but they will be by 2001. Short-term suspensions in support of the CDSA standard are in place. For hours of service regulation, there is still considerable work to do.

M. Christle: Oui, la question serait renvoyée au groupe de projet. Nous prévoyons recueillir un nombre considérable de commentaires à ce sujet dans le cadre du processus de consultations publiques.

Le sénateur Spivak: Savez-vous à quel moment se tiendront ces consultations?

M. Christle: On est à élaborer un plan d'action à cet égard.

Si nous regardons ce qu'il en a été chez nos voisins du Sud, comme vous nous suggérez de le faire, nous savons que, lorsqu'ils ont donné avis du futur règlement et invité quiconque à se prononcer sur la question, quelque 70 000 personnes ont répondu à l'appel. Je ne dis pas que nous recevrons une telle avalanche de réponses, mais nous sommes certains qu'il y en aura un certain nombre.

Le sénateur Spivak: Je l'espère bien. La sécurité routière est une question hautement prioritaire.

Je m'attends à ce que vous nous fournissiez le document qui nous renseignera sur la façon dont ce groupe de projet aura traité de la question des heures de service des camionneurs.

Vous avez également fait mention du Code national de sécurité. Nous nous sommes penchés sur cette question à l'occasion d'une précédente séance, ce qui nous a permis de constater que seulement 2 des 14 normes du Code sont appliquées d'un bout à l'autre du pays. Depuis à peu près 1987, on nous assure que tout le monde va appliquer le code, mais ça n'a pas été le cas. Sauf erreur, par exemple, l'Alberta et la Saskatchewan n'appliquent pas la limite fédérale en matière d'heures de service hebdomadaires, alors que le Manitoba le fait.

Ce projet de loi s'inscrit dans le sillage d'une série de promesses non tenues par l'ensemble des provinces concernant l'application du Code national de sécurité. Actuellement, chacune l'applique à sa manière. Pourriez-vous nous dire quelles provinces appliquent quelles normes?

M. Christle: Je ne saurais en ce moment vous fournir de telles précisions.

La présidente: Pourriez-vous nous faire parvenir ce renseignement?

M. Christle: Je le ferai volontiers, madame la présidente.

Les principaux éléments de la plupart des 15 normes sont appliqués par presque tous les gouvernements concernés. Par exemple, il n'y a, à ma connaissance, aucun gouvernement au Canada qui n'applique pas la norme relative à la délivrance de permis de conduire pour conducteurs seuls de véhicules commerciaux. Pour l'essentiel, tous les gouvernements font subir aux conducteurs de camions les épreuves prescrites de connaissances et de performance et ont un programme de formation des préposés à l'examen des conducteurs. En ce qui a trait au système gradué de délivrance des permis de conduire, d'importants éléments des normes sont appliqués. Pour ce qui est des normes et des procédures d'autocertification des conducteurs, elles sont appliquées pour l'essentiel. Il en va de même des normes médicales. Dans l'ensemble, nous reconnaissons que, dans certaines provinces ou territoires, les normes relatives aux dossiers de conducteurs et aux profils de transporteurs ne sont pas encore

Senator Spivak: Some are more important than others. For example, the size and weight of the trucks; the hours of service; and various things that relate to driver fatigue are very important. Those are not standard across the country at all.

Mr. Christle: To answer your initial question regarding what Saskatchewan and Alberta are doing regarding hours of service, I understand Alberta is in fact enforcing federal hours of service. However, they refer enforcement issues to Transport Canada for prosecution should a carrier be in non-compliance. Where there is a difference is in the intra-provincial regulation, where there is no cap. That differs from the situation in other Canadian provinces, Manitoba being one of them. Our provincial regulation mirrors the federal regulation.

Senator Spivak: Since it is possible that Canadian standards will be out of whack with American standards, do you not think there will be a problem considering that so much of the traffic is north-south?

I was recently at a conference in Winnipeg on trade corridors, and there was a great deal of discussion about the elements of safety with regard to trucks, particularly Mexican trucks coming up, as they do not have our standards. Do you not think that there will be a problem unless we harmonize with the United States?

Senator Christensen: Are you speaking specifically to hours of service?

Senator Spivak: I am speaking to hours of service and other standards. I understand the Americans will institute a black box, or whatever the electronic monitor is called. We do not have anything like that at the moment.

Mr. Christle: That is correct.

Senator Spivak: Our hours of service, according to this particular project work group, will be much more onerous than those of the Americans.

Mr. Christle: The black box technology was in the initial proposal that the United States was considering. The Congress in the United States did suspend the Federal Motor Carrier Safety Administration from proceeding with that particular draft until October of this year.

Senator Spivak: I understand from the American delegates at this conference that that will be implemented.

appliquées, mais elles le seront en 2001. Les règles de suspension de permis pour de courtes périodes en cas de non-respect de la norme CDSA sont appliquées. Quant à la norme relative aux heures de service, il reste beaucoup de travail à accomplir sur ce chapitre.

Le sénateur Spivak: Certains éléments sont plus importants que d'autres. Par exemple, les normes concernant la taille et le poids des camions, les heures de service et divers éléments qui ont une incidence sur le risque d'épuisement du conducteur revêtent une grande importance. Or, ces normes sont loin d'être uniformes dans l'ensemble du pays.

M. Christle: Pour répondre à votre question initiale concernant ce qu'il en est en Saskatchewan et en Alberta sur le chapitre des heures de service, l'Alberta, sauf erreur, applique en réalité les normes prescrites par le gouvernement fédéral. Cependant, on s'en remet à Transports Canada lorsqu'il s'agit d'intenter des poursuites contre un transporteur qui ne les respecterait pas. Là où on y observe une différence, c'est dans la réglementation du transport intraprovincial, qui n'impose pas de limite concernant les heures de service. Il en va différemment sur ce plan dans d'autres provinces canadiennes, dont le Manitoba. Notre réglementation provinciale reprend celle du gouvernement fédéral.

Le sénateur Spivak: Comme il se peut que les normes canadiennes soient en totale discordance avec les normes américaines, ne croyez-vous pas que cela posera problème compte tenu du fait qu'une si large part du trafic circule dans un axe nord-sud?

J'ai participé récemment, à Winnipeg, à une conférence sur les corridors commerciaux, où on a abondamment discuté des questions de sécurité du camionnage, notamment du danger que présentent les camionneurs mexicains qui s'amènent ici et qui n'ont pas à se conformer à des normes aussi élevées que les nôtres. Ne croyez-vous pas que si nous n'harmonisons pas nos normes avec celles en vigueur aux États-Unis, nous allons avoir un problème?

Le sénateur Christensen: Voulez-vous parler particulièrement des heures de service?

Le sénateur Spivak: Je veux parler des heures de service et des autres normes. Si j'ai bien compris, les Américains obligeront les transporteurs à équiper leurs camions d'une boîte noire, ou d'un dispositif quelconque de surveillance électronique. Pour le moment, nous n'avons rien de tel chez nous.

M. Christle: Vous avez raison.

Le sénateur Spivak: Si l'on s'en remet à ce que propose ce groupe de projet, notre norme relative aux heures de service sera beaucoup plus libérale que celle des Américains, n'est-ce pas?

M. Christle: Le projet de boîte noire faisait partie de la proposition initialement envisagée aux États-Unis. Le Congrès américain a toutefois fait savoir à la Federal Motor Carrier Safety Administration qu'il se donnait au moins jusqu'à octobre de cette année pour avaliser ou non cette proposition.

Le sénateur Spivak: D'après ce qu'ont affirmé les délégués américains à la conférence à laquelle j'ai assisté à Winnipeg, cette mesure sera appliquée.

Mr. Christle: Then you have more current information on black box technology than I do.

As to the differences between Canada and the United States respecting hours of service, they exist today. There are considerable differences, for example, in demographics. The operating distance between Canadian cities is considerable longer than in the United States. Presently they are at a 10-hour day, and I understand they are considering increasing those hours. Canada is actually bringing those hours down from 15 hours on duty to 14.

Senator Spivak: I do not think so.

Senator Callbeck: In paragraph 13, you indicate:

There exists a perception of gross inconsistencies between jurisdictions on all the elements of the National Safety Code.

You go on to say that if there are gross inconsistencies, these will not be supported by provinces.

Mr. Christle: I did not hear the last part of your question.

Senator Callbeck: You say that if there are gross inconsistencies, these would not be supported by provinces.

Mr. Christle: There is a perception that gross inconsistencies exist. I am suggesting that, for the most part, the major elements of all the standards have had considerable progress and in fact have been developed and implemented in most provinces.

Senator Callbeck: I would point out that the weight of trucks, for example, can be four times heavier in Alberta. Does the standard regarding the weight of trucks not have to go through your organization?

Mr. Christle: No, it does not have to go through the Canadian Council of Motor Transport Administrators.

Senator Callbeck: There are certainly a lot of inconsistencies here.

We had a group here called CRASH.

Mr. Christle: I am familiar with that group.

Senator Callbeck: They gave us a list. As Senator Spivak has said, they indicated that only two have been implemented across the country.

Mr. Christle: I am familiar with the report card that you are referring to, but I think it is open to interpretation. As far as I am concerned, it does not necessarily carry a lot of weight.

Senator Callbeck: You are going to give us your report card, are you?

M. Christle: Dans ce cas, vous êtes mieux renseignée que moi sur les derniers développements concernant le projet de boîte noire.

En ce qui touche les disparités entre le Canada et les États-Unis concernant les heures de service, il en existe effectivement à l'heure actuelle. Par exemple, il y a d'énormes différences entre nos deux pays sur le plan de l'étalement démographique. Les distances à parcourir entre les villes canadiennes sont beaucoup considérables qu'entre les villes américaines. Dans le moment, la journée de travail est de 10 heures chez nos voisins du Sud, mais, sauf erreur, on envisage de la rallonger. De son côté, le Canada songe à faire passer la journée de travail de 15 à 14 heures.

Le sénateur Spivak: Je ne le crois pas.

Le sénateur Callbeck: Au paragraphe 13 de votre document, vous mentionnez:

Pour tous les éléments du Code national de sécurité, il y a d'énormes différences d'une province ou d'un territoire à l'autre.

Vous poursuivez en disant que, s'il y a de telles différences, les normes ne seront pas respectées par les provinces.

M. Christle: Je n'ai pas entendu la dernière partie de votre question.

Le sénateur Callbeck: Vous dites que, si les normes sont à ce point différentes, elles ne seront pas respectées par les provinces.

M. Christle: On a effectivement l'impression qu'il existe d'énormes différences. Je n'en crois pas moins qu'il y a eu des progrès considérables de réalisés concernant les principaux éléments de l'ensemble des normes et qu'en fait, la plupart des normes proposées ont été élaborées et sont appliquées par presque toutes les provinces.

Le sénateur Callbeck: Je vous ferai remarquer qu'en ce qui concerne, par exemple, la norme relative au poids des camions, ceux-ci peuvent être quatre fois plus lourds en Alberta qu'à certains autres endroits. Cette norme ne doit-elle pas faire l'objet d'un examen par votre organisation?

M. Christle: Non, elle n'a pas à être soumise à l'examen du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Le sénateur Callbeck: Chose certaine, on fait état ici d'une foule de disparités.

Nous avons entendu les témoignages des porte-parole d'un groupe appelé CRASH (Canadiennes et Canadiens pour la sécurité routière).

M. Christle: Je connais bien ce groupe.

Le sénateur Callbeck: Ses représentants nous ont remis un tableau concernant les différentes normes. Comme l'a mentionné Le sénateur Spivak, on nous a fait remarquer que seules deux de ces normes sont appliquées dans l'ensemble du pays.

M. Christle: Je connais bien la fiche d'évaluation à laquelle vous faites allusion, mais je crois qu'elle prête à interprétation. À mon avis, elle n'a pas forcément beaucoup de crédibilité.

Le sénateur Callbeck: Vous allez nous remettre votre propre fiche d'évaluation, n'est-ce pas?

Mr. Christle: Yes, I can give you something from the secretariat.

Senator Callbeck: In paragraph 16, you refer to minimum safety standards. With the NSC, will it be possible to have standards for the safety certificate for provincial trucks and another set of standards for interprovincial trucks?

Mr. Christle: It is the intent that provinces will incorporate the federal standard by reference in the provincial regulations so that there will be consistencies and not a dual system. That was always the intent.

Senator Callbeck: Do you not believe it would be better to have one set of regulations administered and enforced by the federal government?

Mr. Christle: Through this process, you will have one set of regulations administered and enforced by the provincial government, in support of the MVTA, as it was structured in 1954, 1987, and as it is under consideration now.

Senator Callbeck: When you look at this chart of what has been implemented to date, that is wishful thinking, is it not?

Mr. Christle: Again, that chart is open to interpretation.

Senator Spivak: Does that mean it is inaccurate?

Mr. Christle: I can speak from Manitoba's perspective on that, specifically, if you wish.

Senator Spivak: Not Manitoba; speak about the national situation.

Senator Callbeck: Just to get a better feel for your organization, do you report to the ministers who are responsible for highways and transportation?

Mr. Christle: Ultimately, the ministers are responsible, yes.

Senator Callbeck: You have 600 members, I believe you said, and over 300 associate members.

Mr. Christle: That is correct.

Senator Callbeck: Your organization is run by 15 directors. Does that mean that every government has one representative?

Mr. Christle: That is right.

Senator Callbeck: In addition, there is the executive director. Am I right in saying that the members never get an opportunity to be on the board of directors?

Mr. Christle: That is right. Voting members represent the governments. However, associate members do have participation through the project group meetings and through the three standing committees.

M. Christle: Oui, je puis en obtenir le pendant auprès de notre secrétariat.

Le sénateur Callbeck: Au paragraphe 16 de votre document, vous faites référence à des normes de sécurité minimales. Avec le CNS, vous sera-t-il possible d'avoir des normes distinctes régissant la délivrance des certificats de sécurité pour, d'une part, le camionnage intraprovincial et, d'autre part, le camionnage interprovincial?

M. Christle: Ce que nous visons, c'est que les provinces en viennent à incorporer par renvoi les normes fédérales dans leurs règlements de manière à ce qu'il y ait uniformité plutôt que deux régimes différents. C'est ce que nous avons toujours cherché à obtenir.

Le sénateur Callbeck: Ne croyez-vous pas qu'il serait préférable que nous n'ayons qu'un ensemble de règlements administrés et appliqués par le gouvernement fédéral?

M. Christle: Notre objectif, c'est qu'il n'y ait qu'un ensemble de règlements administrés et appliqués par les gouvernements provinciaux conformément aux dispositions de la Loi sur les transports routiers. C'est ce que visait cette loi en 1954 et en 1987 et c'est ce qu'on vise encore aujourd'hui en la modifiant.

Le sénateur Callbeck: Quand on considère, d'après ce tableau, ce qui a été appliqué jusqu'à maintenant, ces espoirs ne vous semblent-ils pas n'être que des vœux pieux?

M. Christle: Je le redis, il s'agit là d'un tableau qui prête à interprétation.

Le sénateur Spivak: Est-ce à dire qu'il est inexact?

M. Christle: Je puis vous dire ce qu'il en est à cet égard au Manitoba, si vous le voulez bien.

Le sénateur Spivak: Ne vous en tenez pas au cas du Manitoba; parlez-nous de la situation à l'échelle nationale.

Le sénateur Callbeck: Simplement pour me faire une idée plus précise du rôle que joue votre organisation, j'aimerais savoir si vous avez des comptes à rendre aux ministres chargés de la sécurité routière et du transport?

M. Christle: Effectivement, ce sont les ministres qui, en dernière analyse, sont responsables de ces questions.

Le sénateur Callbeck: Si je vous ai bien compris, votre organisation compte 600 membres et plus de 300 membres associés.

M. Christle: C'est exact.

Le sénateur Callbeck: Elle est dirigée par 15 administrateurs. Est-ce à dire que chaque gouvernement y a un représentant?

M. Christle: C'est juste.

Le sénateur Callbeck: En outre, il y a le directeur général. Ai-je raison de dire que vos membres n'ont jamais la possibilité de faire partie du conseil d'administration?

M. Christle: C'est exact. Seuls les représentants des gouvernements sont des membres votants du conseil d'administration. Toutefois, les membres associés de notre organisation peuvent participer activement aux réunions de nos divers groupes de projet ou de nos trois comités permanents.

Senator Callbeck: Are they sometimes appointed to the standing committees?

Mr. Christle: They are participants in the standing committees.

Senator Callbeck: They are not members?

Mr. Christle: No. Voting members are the representatives of the governments.

Senator Callbeck: Thank you.

Senator Finestone: Is CRASH a member of the CCMTA?

Mr. Christle: It is an associate member.

Senator Finestone: Do you read and follow all the bulletins that group puts out? Do you refute or rebut the contents of the bulletins put out by CRASH? Do you look at the materials they publish?

Mr. Christle: I do, from a jurisdictional perspective. The CCMTA is not in the practice of rebutting anything that a particular special interest group puts out.

Senator Finestone: Do you call CRASH a special interest group?

Mr. Christle: Yes.

Senator Finestone: In whose interest are they specializing?

Mr. Christle: They are primarily funded by the railway. In my opinion, they have a particularly jaded view on some of the issues that is not necessarily representative of the consensus across the country, in my opinion. For example, when there is a particular study going on, say, about killer trucks, I would be surprised if anyone across the country would say that they would support killer trucks.

Senator Finestone: My colleague, Senator Callbeck, was asking you about the differences in weights and what would be included as a safety weight. If, say, the United States found that 44 per cent of all trucks coming from Mexico had safety defects so that their potential for accidents was rather high, then costs would be incurred whenever an accident did occur. Similarly, the collision costs and the health and safety costs to Canada as a result of trucking accidents amounts to \$25 billion a year. These are very serious factors that need to be considered.

You say there have been consultations and we are in the process of developing standard 14 as sort of a base plate. Is that accurate?

Mr. Christle: Yes.

Senator Finestone: In order to reduce the noxious effects of trucks that do not respect the criteria, and to alleviate the suffering of the people who are injured and the consequent cost to

Le sénateur Callbeck: Certains de vos membres associés font-ils partie de comités permanents?

M. Christle: Ils peuvent participer aux travaux de ces comités.

Le sénateur Callbeck: Ils ne peuvent en être membres?

M. Christle: Non. Les seuls membres votants de ces comités sont les représentants des gouvernements concernés.

Le sénateur Callbeck: Merci.

Le sénateur Finestone: Le groupe CRASH est-il membre du CCATM?

M. Christle: Il en est membre associé.

Le sénateur Finestone: Lisez-vous tous les bulletins que publie ce groupe et y réagissez-vous? En réfutez-vous le contenu? Prenez-vous connaissance du matériel qu'il publie?

M. Christle: Oui, parce que ça fait partie de mes attributions. Cependant, le CCATM n'a pas à réfuter quoi que ce soit qu'affirment les représentants de tel ou tel groupe d'intérêt particulier.

Le sénateur Finestone: Considérez-vous le groupe CRASH comme étant un groupe d'intérêt particulier?

M. Christle: Oui.

Le sénateur Finestone: L'intérêt particulier de qui représente-t-il?

M. Christle: Ce groupe est financé principalement par l'industrie ferroviaire. Ces gens ont sur certaines questions une opinion singulièrement négative qui, selon moi, ne reflète pas forcément celle qui prédomine nettement dans l'ensemble du pays. Par exemple, quand on effectue une étude à propos, disons, des camionneurs qui souffrent du syndrome de la rage au volant, il m'étonnerait qu'on puisse trouver au pays qui que ce soit qui affirmerait encourager un tel comportement.

Le sénateur Finestone: Ma collègue, le sénateur Callbeck, vous a posé des questions à propos des disparités qu'on observe concernant les normes relatives au poids des véhicules et de ce qui devrait être considéré comme étant un poids sécuritaire. Si, disons, les Américains ont constaté que 44 p. 100 des camions en provenance du Mexique comportent des défauts qui compromettent la sécurité et qui, de ce fait, accroissent le risque d'accident, nous devons nous attendre à devoir assumer des coûts supplémentaires s'il se produit effectivement chez nous des accidents causés par de telles défauts. Déjà, on constate que les accidents impliquant des camions coûtent chaque année aux Canadiens quelque 25 milliards de dollars en dépenses de santé et de sécurité. Ce sont là des facteurs très importants à prendre en considération.

Vous dites qu'il y a eu des consultations et que nous sommes à faire de la norme 14 une sorte de pierre angulaire de notre réglementation. Vous ai-je bien compris?

M. Christle: Oui.

Le sénateur Finestone: Afin d'empêcher autant que faire se peut que, par suite de la violation des normes, des camionneurs soient la cause de souffrances résultant d'accidents qui auraient pu

our health system in Canada, do you not think that this bill, in clause 3 which amends section 3 (1), ought to include some kind of schedule which defines the criteria, whether it is the hours of work, the weight of the truck, or other criteria which would outline rights and obligations?

I mention this because I think this might be an effective way to respond to a lot of the criticism of this bill — and there has been plenty of criticism. Bill C-6 which dealt with the Personal Information Protection and Electronic Document Act, had attached to it the purpose, the terms and conditions, and a definition of the CSA, the Canadian Standards Act, as a schedule. This was carefully designed by the Canadian Manufacturers Association, all the different industries associated with it, to deal with a particular aspect of their work which involved personal information and how that could be used in the new technological world.

The National Safety Code is an attempt to ensure the safety of the drivers, the owners and our citizens. That being so, should that not be defined clearly in the bill and in the context of the legislation? Then the regulations can be refined as it becomes necessary.

I do not find much comfort in being told that there is a base-plate proposal in standard 14. I do not know what is in standard 14. Does it incorporate what is contained in standards 1 through 13? How does it work?

I also believe that truck drivers should be made aware of their rights as they are defined in any legislation. Do you think that is a good idea?

Mr. Christle: Certainly, it is. That is what we have undertaken or tried to undertake through the National Safety Code.

To answer your question, many of the elements in the first 13 standards are incorporated in standard 14. For example, standard 12 is CVSA roadside inspections. That is one of the elements that must be considered when assigning a safety rating to a motor carrier. However, many people would not understand it. Let me explain it further. When carriers are subjected to a mechanical fitness inspection at the roadside, they will either pass or fail. They may be placed out of service. Each province is responsible for capturing that data, analyzing it, and using that as one of the elements for the safety rating.

être évitées et que, partant, nous soyons forcés d'assumer des coûts supplémentaires en soins hospitaliers et médicaux, ne croyez-vous pas que le projet de loi, en rapport avec l'article 3 qui modifie notamment le paragraphe 3(1) de la loi actuelle, devrait comporter une sorte d'annexe où seraient définies les normes relatives aux heures de service, au poids des camions, ou à d'autres critères établissant les droits et obligations des transporteurs?

Si je fais cette proposition, c'est qu'à mon avis, ce serait là une façon efficace de désamorcer une bonne part des critiques qu'a soulevées le présent projet de loi — et elles ont été très nombreuses, croyez-moi. Le projet de loi C-6, qui avait trait à la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, comportait une annexe où il était fait état de l'objet et des modalités d'application de la mesure législative en question et où l'on définissait la norme nationale en cette matière. Cette annexe avait été soigneusement préparée par l'Association des manufacturiers canadiens, en collaboration avec des représentants des diverses industries qui en font partie, qui tenait à ce que les vues de ses membres concernant un aspect particulier de leur travail qui consiste à traiter des renseignements personnels soient prises en compte et à ce qu'on établisse une façon d'aborder ce problème dans le nouveau contexte technologique.

Le Code national de sécurité vise à assurer la sécurité des conducteurs, des propriétaires de véhicules et des citoyens. Cela dit, les critères pertinents ne devraient-ils pas être clairement définis dans le projet de loi et dans la loi elle-même? Il ne resterait alors qu'à les préciser au besoin dans les règlements.

Cela ne me rassure pas tellement de me faire dire que la norme 14 constitue en réalité l'élément fondamental de la réglementation proposée. J'ignore ce qu'englobe la norme 14. Reprend-elle tout ce que contiennent les normes 1 à 13? Qu'en est-il?

Il me semble également que les conducteurs de camion devraient être mis au courant de leurs droits tels qu'ils sont définis dans toute loi. Croyez-vous que ce serait une bonne chose?

M. Christle: Bien sûr que oui. C'est d'ailleurs ce que nous avons entrepris ou essayé de faire au moyen du Code national de sécurité.

Pour répondre à votre question, le fait est que nombre des éléments contenus dans les 13 premières normes sont incorporés dans la norme 14. Par exemple, la norme 12 a trait aux inspections routières effectuées aux termes de l'ECSV. C'est l'un des éléments à prendre en considération au moment d'attribuer une cote de sécurité à un transporteur routier. Cependant, bien des gens ne comprennent pas cela. Permettez-moi de vous expliquer plus avant ce qu'il en est. Quand un camion est intercepté sur la route pour une inspection de conformité mécanique, ou il passe l'épreuve ou il ne la passe pas. Dans certains cas, le véhicule doit être retiré. Chaque province est responsable de recueillir les données en question, de les analyser et de tenir compte de cet élément lorsqu'elle attribue une cote de sécurité.

Another example of this is short-term suspensions. Short-term suspension is NSC standard 8. It is in support of the CVAS standard. If a driver is found to be unqualified, to be exceeding hours of service, or to be operating defective equipment, that driver can be suspended on the roadside. Again, this data is captured by the jurisdictions and incorporated into the carrier profile system, NSC standard 14.

Senator Finestone: Would you call that the methodology for ensuring that there is accountability, transparency, and fines or sanctions? Is that how you see it being applied?

Mr. Christle: Sanctions are completely different. This is a way of removing a particular safety concern at a specific point in time. Should the driver be fined, that would be handled through the courts or potentially through a facility audit, which is NSC standard 15, which is also one of the elements that must be taken into account when signing a safety rating.

It does tie a lot of this together. The NSC standards are open and potentially shared with motor carriers, should they choose to look or ask. It is a completely open process.

Senator Finestone: Is there a specific test that drivers have to take? Do drivers know the standards? Do drivers understand their obligations? Do they have the right, not necessarily to whistle-blow but to complain to the owners that they are being asked to drive a truck that does not meet the national standards? Can the drivers blow the whistle on the owners?

Mr. Christle: I will answer this question using Manitoba's example. From an enforcement perspective, often we will have a driver come to us asking for assistance. They are operating a vehicle that, in their opinion, is mechanically unfit, or whatever the case may be. My branch, Transportation Safety and Regulation, would address those safety concerns by either having the vehicle inspected or performing an audit with one of our transportation safety investigators to determine if the allegation is a valid one. Yes, there is a process in place.

The Chairman: Do the drivers get a booklet or some information from the truckers association?

Mr. Christle: I cannot speak for the association. I do not know the answer to that. Again, I will use Manitoba as an example. There is a commercial drivers handbook that would be studied prior to obtaining a Class 1 licence.

Senator Finestone: Do they have to know all these rules and pass an exam in order to obtain a licence?

La suspension à court terme en est un autre exemple. C'est ce dont traite la norme 8 du CNS. Elle vient appuyer la norme de l'ECSV. Si un conducteur est jugé inapte à conduire le véhicule, ou encore si l'on considère qu'il a excédé la limite des heures de service permises ou qu'il conduit un véhicule défectueux, il peut être suspendu sur-le-champ. Là encore, l'autorité compétente consigne les données pertinentes et les inscrit dans le profil du transporteur, en vertu de la norme 14 du CNS.

Le sénateur Finestone: Estimez-vous qu'il s'agit là de la méthode appropriée pour assurer la reddition de comptes et la transparence et imposer des amendes ou des sanctions? Est-ce ainsi que vous concevez l'application de ces normes?

M. Christle: La question des sanctions est une toute autre chose. La norme 8 offre un moyen de supprimer sur-le-champ une menace à la sécurité. Si un conducteur devait être mis à l'amende, ce serait par suite d'une décision du tribunal ou encore d'une vérification des installations du transporteur, un élément sur lequel porte la norme 15 du CNS et qui doit d'ailleurs être également pris en considération dans l'attribution d'une cote de sécurité.

L'attribution d'une cote de sécurité dépend d'une foule d'éléments. La définition des normes du CNS résulte d'un processus ouvert auquel les transporteurs routiers peuvent participer s'ils souhaitent y regarder de près ou s'informer. C'est un processus tout à fait ouvert.

Le sénateur Finestone: Y a-t-il une épreuve quelconque à laquelle les conducteurs doivent se soumettre? Les conducteurs connaissent-ils les normes? Comprennent-ils leurs obligations? Un conducteur a-t-il le droit, pas nécessairement de dénoncer le propriétaire de son véhicule, mais de se plaindre auprès de lui du fait qu'il lui demande de conduire un camion qui ne satisfait pas aux normes nationales? Un conducteur peut-il tirer la sonnette d'alarme auprès du propriétaire du véhicule qu'il conduit?

M. Christle: Je vais répondre à votre question en vous donnant l'exemple du Manitoba. En ce qui touche l'application des règlements, il arrive souvent qu'un conducteur s'adresse à nous pour demander de l'aide. Il conduit un véhicule qui, à son avis, a des défauts mécaniques ou quelque autre problème. Le service que je dirige, celui de la sécurité des transports et de la réglementation, s'occupera de cette plainte concernant la sécurité en soumettant le véhicule à une inspection ou en demandant à l'un de nos enquêteurs de la sécurité des transports d'effectuer une vérification de manière à pouvoir déterminer si l'allégation est fondée. C'est donc dire qu'il y a bel et bien une procédure d'établie à cet égard.

La présidente: L'association des camionneurs remet-elle à ses membres conducteurs une brochure ou un quelconque document d'information?

M. Christle: Je ne saurais parler au nom de l'association. J'ignore la réponse à votre question. Ici encore, je vais prendre l'exemple du Manitoba. Avant de subir une épreuve pour l'obtention d'un permis de catégorie 1, les aspirants conducteurs de véhicules commerciaux se voient remettre un manuel qu'ils doivent étudier.

Le sénateur Finestone: Leur faut-il connaître toutes ces règles et subir une épreuve avant d'obtenir leur permis?

Mr. Christle: They have to write an exam to get a Class 1 licence, yes.

You mentioned being concerned about accidents. In 1999, there were approximately 2900 fatalities in Canada. That number was 2934 in 1998. It was the lowest number of collisions resulting in fatalities in 40 years.

Based on Transport Canada statistics, we know that the number of commercial vehicles on the highway has increased and yet the accident rate has decreased.

Senator Finestone: Are you talking about big trucks?

Mr. Christle: Yes, I am speaking about tractor trailers. Using Manitoba as an example, we know that tractor trailers were involved in approximately 3 per cent of the crashes. I am using a statement from Manitoba Public Insurance, MPI. When you consider that, for the most part, the car drivers were responsible for the crashes, that number decreases when you consider fault. Things are improving in Canada.

Senator Finestone: Has an analysis been done by the federal government or the national transportation group? Do they have a portrait of the nature of the accidents: where they took place; what was the cause of those accidents; and so on? I think that might give us a very good picture of whether weight is a significant factor.

The Chairman: I think they have some information which can be furnished to us.

Senator Forrestall: My questions are more or less supplementary. I apologize for being late. It was an Air Canada problem, not mine. I might just add, for the record, 9 of the last 11 flights I have taken have been late.

I am curious about an area that Senator Finestone indirectly opened up. Are there jurisdictions other than the provinces of Ontario and Quebec that have special highway safety squads or groups whose main task it is to go on the highways to check for safety, tire pressure, brakes, and so on?

Mr. Christle: Every province has staff dedicated to what is referred to as transport compliance.

Senator Forrestall: Where there is provincial RCMP, highway jurisdiction, do they do this type of work?

Mr. Christle: They would be one of the parties involved. Often, they would be associated with the agencies responsible for operating the scales. That is to say, the staff responsible for the commercial vehicle safety alliance, the roadside inspections, which is what are you asking about, namely, checking mechanical fitness. Each jurisdiction has staff dedicated to that type of work.

M. Christle: Oui, ils doivent se présenter à un examen et le réussir pour obtenir un permis de catégorie 1.

Vous avez dit être inquiète du nombre d'accidents impliquant des camions. En 1999, ces accidents ont causé la mort d'environ 2 900 personnes au Canada. Ce nombre était de 2 934 en 1998. C'était le plus faible en 40 ans.

Sur la foi des statistiques de Transports Canada, nous savons que, même si le nombre de véhicules commerciaux a augmenté sur nos routes, le taux d'accidents a diminué.

Le sénateur Finestone: Voulez-vous parler des gros camions?

M. Christle: Oui, je veux parler des semi-remorques. Au Manitoba, par exemple, nous savons que les semi-remorques ont été impliquées dans environ 3 p. 100 des collisions. Ces données nous viennent de la Société d'assurance publique du Manitoba. Cette proportion est moindre si on s'en tient au nombre de cas où la faute a été jugée imputable au conducteur de la semi-remorque, car, le plus souvent, c'est un conducteur d'automobile qui a causé la collision. C'est donc dire que les choses s'améliorent au Canada à cet égard.

Le sénateur Finestone: Le gouvernement fédéral ou le groupe responsable du transport national a-t-il analysé la question? A-t-on un tableau d'ensemble de la nature des accidents qui sont survenus, des types d'endroits où ils se sont produits, de leurs causes, etc.? Je crois que de tels renseignements nous permettraient d'avoir une bonne idée de l'importance relative du poids du véhicule comme facteur.

La présidente: Je crois qu'on sera en mesure de nous fournir certaines données à ce sujet.

Le sénateur Forrestall: Mes questions sont plus ou moins additionnelles. Je m'excuse d'être en retard. C'est la faute d'Air Canada, non la mienne. Permettez-moi simplement d'ajouter, pour le compte rendu, que neuf de mes onze derniers vols ont été retardés.

Je serais curieux de me renseigner plus avant sur un aspect que Le sénateur Finestone a indirectement abordé. Y a-t-il des provinces ou territoires autres que l'Ontario et le Québec qui disposent d'escouades ou d'équipes spéciales chargées de la sécurité routière dont la principale tâche est d'intervenir sur les routes pour vérifier la conformité des véhicules aux normes de sécurité, la pression des pneus, l'état des freins, etc.?

M. Christle: Chaque province a des équipes dont le travail consiste à vérifier l'observation des normes en matière de transport.

Le sénateur Forrestall: Là où la GRC joue le rôle de corps de police provincial responsable de la sécurité routière, se charge-t-elle d'accomplir ce genre de travail?

M. Christle: Dans un tel cas, la GRC est l'une des parties impliquées. Souvent, elle fait le travail en partenariat avec les agences chargées de l'exploitation des pesées publiques. Il y a également le personnel responsable du respect de l'Entente canadienne sur la sécurité des véhicules commerciaux, des inspections routières, sur quoi porte d'ailleurs votre question, donc, de la vérification de la conformité mécanique. Chaque

Senator Forrestall: I have never seen a deliberate pull-off in Nova Scotia, New Brunswick, Manitoba, Saskatchewan or Alberta. I have not driven very much in British Columbia, but I have seen them from time to time, and regularly, on the highways in Quebec and in Ontario, and I recognize that they have a much more dense traffic pattern. How active are the other provinces?

Mr. Christle: I cannot answer by giving you specific numbers. However, I can answer from a Manitoba perspective. Approximately 3,000 trucks were stopped for CVSA inspections on the roadside in 1999.

Senator Fitzpatrick: Road stops?

Mr. Christle: Yes, road stops and inspections under the provisions of the CVSA. It is an active program.

Senator Forrestall: That is quite a few. Would that have been done by local jurisdictions, weighers and the RCMP?

Mr. Christle: In Manitoba it could be done by municipal police forces or the RCMP or my particular staff, the transportation safety investigators. Primarily, however, it is handled by the transportation compliance officers, the provincial staff responsible for roadside enforcement.

Senator Forrestall: Do your safety investigators do any research? Do they go on planned interventions by the Sûreté du Québec, the Ontario Provincial Police or the RCMP?

Mr. Christle: If you mean a safety blitz, yes, they do participate in that.

Senator Forrestall: That is interesting.

Mr. Christle: If you are ever in Manitoba, senator, you are welcome to come along. We would be happy to take you out.

Senator Forrestall: I have travelled the route from Halifax to Ottawa a lot. Why have we not had a national transportation safety code? At a later stage, my colleague will introduce amendments that cry out for a code that is at once universal and at once provides for one-stop shopping. Highways in rural Cape Breton are probably just as safe as they are in rural Manitoba, but I do not know that, and nor does the truck driver, I am afraid, using those trans-Canada highways. Do you know why we do not have that? Is it because of the anomalies in highway construction?

instance responsable a des équipes chargées d'effectuer ce genre de travail.

Le sénateur Forrestall: Il ne m'a jamais été donné d'être témoin du retrait de la route d'un véhicule commercial en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, au Manitoba, en Saskatchewan ou en Alberta. Je n'ai pas été amené à conduire beaucoup en Colombie-Britannique, mais, sur les routes du Québec et de l'Ontario, il m'est arrivé de temps à autre, et régulièrement, de voir des véhicules ainsi retirés de la route; je reconnais toutefois que la circulation routière est particulièrement dense dans ces deux provinces. Que fait-on à cet égard dans les autres provinces?

M. Christle: Je ne suis pas en mesure de vous répondre en vous fournissant des chiffres précis. Cependant, je peux vous dire ce qu'il en est au Manitoba. En 1999, quelque 3 000 camions ont été interceptés sur la route pour des inspections aux termes des dispositions de l'ECSV.

Le sénateur Fitzpatrick: Interceptés sur la route?

M. Christle: Oui, interceptés sur la route pour subir une inspection aux termes des dispositions de l'ECSV. Il s'agit d'un programme qui est activement en vigueur.

Le sénateur Forrestall: C'est un nombre vraiment élevé. Est-ce que ce sont les instances compétentes locales, les préposés aux pesées et la GRC qui ont effectué ces inspections?

M. Christle: Au Manitoba, ces inspections peuvent être effectuées par des forces policières municipales, la GRC, ou le personnel du service dont j'ai la responsabilité, à savoir les enquêteurs de la sécurité du transport. Toutefois, ce sont surtout les agents chargés de faire observer les normes du transport, les employés provinciaux responsables d'assurer le respect des règles de sécurité routière, qui font ce travail.

Le sénateur Forrestall: Vos enquêteurs de la sécurité effectuent-ils des recherches? Participent-ils aux interventions planifiées par la Sûreté du Québec, la Police provinciale de l'Ontario ou la GRC?

M. Christle: Si vous voulez parler des opérations éclairs de sécurité, oui, nos enquêteurs y participent.

Le sénateur Forrestall: Voilà qui est intéressant.

M. Christle: Si jamais vous venez au Manitoba, monsieur le sénateur, vous y serez le bienvenu. Nous serons heureux de vous faire voir sur le vif comment nous fonctionnons.

Le sénateur Forrestall: J'ai maintes fois fait le trajet Halifax-Ottawa par la route. Pourquoi n'avons-nous pas de code national de sécurité du transport? À une prochaine étape de l'étude de ce projet de loi, mon collègue proposera des amendements pour réclamer à grands cris un code qui serait universel et constituerait un guichet unique. Les routes de la région rurale du Cap-Breton sont probablement aussi sûres que celles de la partie rurale du Manitoba, mais je ne sais pas vraiment ce qu'il en est, pas plus d'ailleurs, je le crains, que les chauffeurs de camions qui empruntent les diverses grandes routes qui traversent notre pays. Êtes-vous en mesure de m'expliquer pourquoi nous n'avons pas de tel code? Est-ce en raison des anomalies dans la construction de nos routes?

Mr. Christle: There are a lot of differences in highway infrastructure or highway design across Canada, whether it is related to traffic volumes, demographics, speed differences or weight differences. It is difficult to use a cookie-cutter approach, especially when the provinces have had the responsibility for both intra- and extra-provincial regulation for the last 50 years. There will be some inherent differences.

Throughout my experience with CCMTA, I have never seen a jurisdiction not participate in good faith towards national harmonization. That is what we are working towards.

Senator Forrestall: To my knowledge we have been working at it for 30 years. Will we ever get there? I remember encouraging the government to try to bring these people together. Let us start what was promised 20 year ago. That was back in the 1970s.

Mr. Christle: Harmonization is also an issue for the Council of Ministers and the Council of Deputy Ministers responsible for Transportation and Highway Safety. I understand they have tasked the policy planning support committee, PPSC, with drafting a memorandum of understanding to address these issues of harmonization. Again, I understand this particular issue is one of the agenda items under consideration for the council of deputy ministers meeting scheduled in April.

Senator Fitzpatrick: You said there were 3,000 inspections per year. That is about 30 per day. Are these vehicles randomly stopped at weigh stations or on highways or are they stopped because there has been an indication that there may be a violation, for example, for speeding or for something else, and then inspected? Is this a specific program that is followed so that, on a daily or a weekly basis, on a random sample basis, so many trucks are stopped? Although I know that you may base your answer on the situation in Manitoba, I am interested in that information in relation to British Columbia. It is probably fair to say that the road conditions in British Columbia may be more precarious because of the terrain. I realize that Manitoba is your backyard, but I should like to know how the Manitoba program compares with the one in British Columbia — that is, if you can answer that.

Mr. Christle: The CVSA program is consistent from jurisdiction to jurisdiction across Canada, being a trinational agreement with Canada, the United States and Mexico. B.C. is very aggressive in enforcement, specifically regarding the issues that you raised.

M. Christle: Il existe énormément de différences dans les infrastructures routières ou dans la construction des routes dans l'ensemble du Canada, que ce soit sur le chapitre de la densité de la circulation, de l'étalement démographique ou des écarts dans les limites de vitesse ou de poids. On aurait tort à cet égard de porter un jugement sans nuances, surtout si l'on songe que les provinces assument la responsabilité de la réglementation routière tant intraprovinciale qu'extraprovinciale depuis 50 ans. Il est donc bien normal qu'on observe certaines disparités.

Tout au long de mon expérience au sein du CCATM, il ne m'a jamais été donné de voir une instance refuser de collaborer de bonne foi à la poursuite de l'objectif d'harmonisation de nos normes à l'échelle nationale. C'est ce vers quoi nous progressons.

Le sénateur Forrestall: À ma connaissance, nous nous y employons depuis une trentaine d'années. Quant à savoir si nous y parviendrons, c'est autre chose. Je me souviens d'avoir fait pression sur le gouvernement pour essayer d'amener les intéressés à se concerter pour atteindre cet objectif. Commençons donc par donner suite aux promesses qui ont été faites il y a vingt ans. Cela nous ramène dans les années 70.

M. Christle: Cette question de l'harmonisation des normes préoccupe également le conseil des ministres et le conseil des sous-ministres chargés de la sécurité routière et des transports. Je crois savoir qu'ils ont confié au Comité du soutien à la planification des politiques le mandat de rédiger un protocole d'entente sur l'harmonisation des normes. Je crois savoir également, je le répète, que cette question est l'une de celles qui figurent à l'ordre du jour de la prochaine réunion du conseil des sous-ministres qui aura lieu en avril.

Le sénateur Fitzpatrick: Vous avez affirmé qu'on effectue au Manitoba quelque 3 000 inspections par an, donc environ 30 par jour. Les véhicules inspectés sont-ils interceptés au hasard aux pesées publiques ou sur la route, ou les intercepte-t-on d'abord parce qu'on les soupçonne d'être en infraction, d'avoir, par exemple, roulé à une vitesse excessive, pour les inspecter ensuite? Ces inspections font-elles partie d'un programme dans le cadre duquel on inspecte par échantillonnage un certain nombre de camions par jour ou par semaine? Même si je m'attends à ce que vous me répondiez en parlant de ce qu'il en est au Manitoba, il m'intéresserait de savoir comment on procède à cet égard en Colombie-Britannique. On peut probablement affirmer à juste titre que les routes sont plus dangereuses en Colombie-Britannique en raison des accidents géographiques. Je suis conscient que ce que vous connaissez le mieux, c'est le cas du Manitoba, mais j'aimerais savoir comment le programme manitobain se compare à celui de la Colombie-Britannique — si vous êtes en mesure de répondre à cette question, bien sûr.

M. Christle: Le programme de mise en oeuvre de l'ECSV est le même pour toutes les instances au Canada, puisqu'il s'agit d'un accord tripartite entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. La Colombie-Britannique est très rigoureuse dans sa façon d'appliquer le programme, notamment en ce qui touche les questions que vous avez soulevées.

As to how the vehicles are subjected to an inspection, it could be by being pulled over by a mobile unit. It could be by pulling them off to the side of the road in what we call a blister, a little bulge in the highway, and conducting it there. It could be as a result of passing through a scale and being waved off to the side. It could be as a result of having an audit performed at their chief place of business and having all the invalid vehicles pulled over and inspected on-site. It could also be as a result of a blitz by a policing agency. There are a number of different ways in which it can be accomplished.

Senator Fitzpatrick: If there are 3,000 inspections, how many faulty circumstances are found? Do you have any numbers in that regard?

Mr. Christle: Not with me, but I do have a break down of every one of those items. I can tell you, for example, how many headlights were out.

The Chairman: Can you provide that?

Mr. Christle: Certainly.

Senator Spivak: Mr. Christle, I understand about 600 people are killed every year as a result of highway truck collisions. There are about 40,000 injuries and over 100,000 collisions in which trucks are involved. That may be improving, but it certainly is not good enough.

I want to go back to the question of the implementation of the National Safety Code. For 12 years, Saskatchewan and Alberta have refused to implement the weekly limits on hours of work that they agreed to in 1988. Furthermore, the provinces cannot even agree on the size of the trucks that are covered by the National Safety Code. The National Safety Code is to cover trucks weighing over 4.5 tonnes, but Alberta exempts those under 18 tonnes and Saskatchewan exempts those under 11 tonnes.

Has the CCMTA formally requested that Alberta and Saskatchewan use the 4.5 tonne threshold? This is background to the optimistic view that everyone will implement the code, which they have not implemented since 1988. You could do something else. They could be legally challenged under the Internal Agreement on Trade.

Give us some idea of how you deal with these provinces which have for years refused to implement the National Safety Code.

Mr. Christle: The weight threshold is a particular problem. However, some of the information may not be completely accurate. At the moment, Saskatchewan has a weight threshold of 11,000 kilos intra-provincially. The weight threshold for extra-provincial trucks base-plated in Saskatchewan is 4,500 kilos. They have a carry profile, are assigned a safety rating, and are following the principles of the National Safety Code.

Quant à la façon dont on procède à l'inspection des véhicules, ce peut être à l'aide d'une unité mobile qui force le camion à quitter la voie principale pour l'obliger à s'arrêter dans un élargissement de la route conçu spécialement à cette fin. Ce peut être lors du passage du camion à une pesée publique, où on fait signe à certains conducteurs de ranger leur véhicule pour qu'on puisse procéder à leur inspection. Ce peut être par suite d'une vérification effectuée à la principale place d'affaires du transporteur, où tous les véhicules sont inspectés sur place. Ce peut être également par suite d'une opération policière éclair. Il y a diverses façons d'effectuer une telle opération.

Le sénateur Fitzpatrick: Sur 3 000 inspections, combien de cas d'infractions peut-on dénombrer? Avez-vous des chiffres à cet égard?

M. Christle: Je n'en ai pas en main ici même, mais j'ai la ventilation de chacun de ces éléments. Je pourrais vous dire, par exemple, dans combien de cas un phare était grillé.

La présidente: Pourriez-vous nous communiquer ces données?

M. Christle: Certainement.

Le sénateur Spivak: Monsieur Christle, si j'ai bien compris, quelque 600 personnes sont tuées chaque année par suite de collisions routières impliquant des camions. Environ 40 000 personnes subissent des blessures dans plus de 100 000 collisions impliquant des camions. La situation va peut-être s'améliorant, mais elle n'en demeure pas moins déplorable.

J'aimerais revenir sur la question de l'application du Code national de sécurité. Cela fait 12 ans que la Saskatchewan et l'Alberta refusent d'appliquer la limite à laquelle elles ont souscrit en 1988 concernant le nombre d'heures hebdomadaires de service. Qui plus est, les provinces ne peuvent même pas s'entendre sur la taille des camions qui sont visés par le Code national de sécurité. Le Code national de sécurité est censé s'appliquer aux camions de plus de 4 tonnes et demie, mais l'Alberta exempte ceux qui pèsent moins de 18 tonnes et la Saskatchewan, les moins de 11 tonnes.

Le CCATM a-t-il officiellement demandé à l'Alberta et à la Saskatchewan de s'en tenir au seuil de 4 tonnes et demie? Il s'agit là d'une condition préalable pour qu'on puisse envisager avec optimisme la possibilité que tous appliquent le Code, ce que ces deux provinces n'ont jamais fait depuis 1988. Il y a un autre moyen que vous pourriez prendre pour convaincre les récalcitrants. Les provinces pourraient être passibles de poursuites aux termes de l'Accord interne sur le commerce.

Pourriez-vous nous donner une idée de la façon dont vous traitez avec les provinces qui refusent depuis nombre d'années d'appliquer le Code national de sécurité?

M. Christle: La question du poids seuil des véhicules pose un problème particulier, soit, mais certains de vos renseignements à cet égard ne sont peut-être pas tout à fait exacts. À l'heure actuelle, le poids seuil en Saskatchewan est de 11 000 kilos pour le transport intraprovincial. Le poids seuil pour les camions immatriculés en Saskatchewan qui font du transport extraprovincial est de 4 500 kilos. Les propriétaires de ces véhicules se voient attribuer un profil de transporteur et une cote

As you suggested, senator, Alberta's weight threshold is presently 18,000 kilos. In terms of where Alberta is heading — and, again, this is my understanding — they are considering adjusting the weight threshold from 18,000 kilos to 11,794. Where did this 11,794 figure come from? That particular weight happens to be consistent with the International Registration Program, or IRP, which is presently in place in Canada and the United States. That is a significant improvement.

In 1998, Transport Canada commissioned a report which examined the proper weight threshold in Canada. They considered whether 4,500 kilos was the proper weight. The report came back inconclusive in that regard. That does not prevent jurisdictions from attempting to find out what that weight really should be.

I will use Manitoba as an example, if I may. We looked at the weight threshold and asked again: Where did this 4,500 kilos come from? It is my understanding that the number was picked out of the sky. There was nothing to support 4,500 kilos as being the proper weight. When we looked at Manitoba, we first looked at crash statistics. We found that vehicles between 4,500 kilos and 10,999 kilos were involved in significantly fewer crashes than vehicles over 11,000 kilos. In terms of mechanical fitness, we also found that they were no better or worse than vehicles at higher weight thresholds.

Senator Spivak: The point here is that there is a National Safety Code, whatever it is, and provinces are not implementing it. The problem with many of our laws is enforcement. I am asking you: Have you tried to enforce it? If so, what instruments are you using to enforce it?

Mr. Christle: That particular issue is a problem, you are right. Enforcement would have to be done through the council of ministers in identifying this as a concern. What they do in the United States is considerably different. They take a big pot of cash and throw it at the states and say, "If you would like this money, you have to do what we say."

Senator Spivak: We could try that.

Mr. Christle: In Canada, we do not have that level of resources. However, I am more than willing to try.

Senator Spivak: I want to go back to the issue of transparency. You talk about everything being transparent and that anyone can attend. However, the meetings of the council of ministers are not open and transparent. That is where the decisions are made. I understand that in 1998 David Bradley from the Canadian Trucking Alliance was invited to address the council of ministers where he was able to lobby for his position on the hours-of-work rule. My question to you is: Could you release his paper to us?

de sécurité, et ils appliquent les principes du Code national de sécurité.

Comme vous l'avez indiqué, madame le sénateur, le poids seuil en Alberta est actuellement de 18 000 kilos. Pour ce qui est de ce vers quoi l'Alberta se dirige — et, là encore, c'est ce que je crois savoir —, elle envisage d'abaisser son poids seuil de 18 000 à 11 794 kilos. D'où vient ce chiffre de 11 794? Il se trouve que ce poids correspond au seuil qu'on applique dans le cadre de l'International Registration Program, ou IRP, qui est actuellement en vigueur au Canada et aux États-Unis. Il s'agit là d'une amélioration considérable.

En 1998, Transports Canada a commandé une étude sur le poids seuil qui serait approprié au Canada. On s'est demandé si ce seuil devrait être de 4 500 kilos. Le groupe d'étude n'est arrivé à aucune conclusion à cet égard. Rien n'empêche donc les diverses instances concernées de tenter d'établir quel devrait être ce seuil.

Si vous me le permettez, je vais prendre l'exemple du Manitoba. En nous interrogeant sur ce que devrait être le seuil idéal, nous nous sommes redemandé d'où venait ce chiffre de 4 500 kilos. J'ai le sentiment qu'il est proprement arbitraire. Rien ne semble le justifier. Dans notre examen de la situation au Manitoba, nous avons d'abord consulté les statistiques sur les collisions. Nous avons constaté que les véhicules dont le poids se situait entre 4 500 et 10 999 kilos étaient impliqués dans sensiblement moins d'accidents que les véhicules pesant plus de 11 000 kilos. Pour ce qui est de l'état mécanique de ces véhicules, nous avons constaté qu'il n'était ni mieux ni pire que l'état dans lequel se trouvaient les véhicules d'un poids supérieur à 11 000 kilos.

Le sénateur Spivak: Le point que je soulève, c'est que nous avons un Code national de sécurité, quel qu'il soit, et que les provinces ne l'appliquent pas. Le problème en ce qui concerne nombre de nos lois, c'est qu'elles ne sont pas appliquées. Ce que j'aimerais que vous nous disiez, c'est si vous avez essayé de faire appliquer ce code? Dans l'affirmative, quels moyens utilisez-vous pour ce faire?

M. Christle: Cet aspect pose problème, vous avez raison. Pour faire dûment appliquer le Code, il faudrait que le conseil des ministres considère qu'il y a là un problème préoccupant. Aux États-Unis, on procède à cet égard fort différemment de chez nous. Le gouvernement central fait miroiter aux États des sommes d'argent considérables qu'il promet de leur verser pourvu qu'ils respectent les règles qu'il établit.

Le sénateur Spivak: Nous pourrions essayer de faire de même.

M. Christle: Au Canada, nous n'avons pas les ressources voulues pour le faire. Quant à moi, toutefois, je ne demanderais pas mieux que nous fassions l'essai de cette stratégie.

Le sénateur Spivak: J'aimerais revenir sur la question de la transparence. Vous affirmez que tout se déroule de manière transparente et que quiconque peut assister aux réunions. Les réunions du conseil des ministres responsables ne sont toutefois pas ouvertes et transparentes. Or, c'est là que les décisions se prennent. Si je ne m'abuse, en 1998, David Bradley, de l'Alliance canadienne du camionnage, a été invité à comparaître devant le conseil des ministres où il a pu exercer des pressions en faveur de

Were you thinking of creating an equal opportunity for safety groups and the teamsters, who are opposed to the 84-hour work week, to address the assembled council of ministers? Am I correct that the meetings of the council of ministers are secret?

Mr. Christle: I would not say "secret." "Closed" is more accurate.

Senator Spivak: It does not matter what words you use. The fact is that no one is there to listen to what they are saying. They are making the decisions which do not come back to Parliament. It is not an open process.

The Chairman: Do they have a press conference at the end of their meetings?

Senator Spivak: They can say whatever they want. I am asking about this particular presentation by Mr. Bradley of the Canadian Trucking Alliance and whether we could have a copy of it.

Mr. Christle: That is a difficult question for me to answer, senator, because I was not aware it had occurred. However, I can follow up on your request with the CCMTA secretariat. If it exists, I am sure they will provide you with a copy.

Senator Spivak: We would like to see that. If you allow one group to lobby, how would other groups be able to lobby for their positions before the CCMTA? That goes back to the whole question of public consultation, transparency, openness and accountability, which I think is not what one would consider adequate, but perhaps I am wrong.

Mr. Christle: In terms of opportunities for associate members and the public to participate through CCMTA, the door has always been open. Special interest groups and associations have had an opportunity to get up and speak. I refer to CRASH and the CTA whose representatives on numerous occasions have stood up at project group meetings.

Senator Spivak: I am talking about meetings of the council of ministers.

Mr. Christle: I have never attended a meeting of the council of ministers.

Senator Forrestall: Why?

Mr. Christle: I am not a minister.

Senator Forrestall: You were not invited.

Senator Spivak: One lobbyist did get there, which is the point I am making.

Mr. Christle: I am not in a position to address that particular question. I am sorry, senator.

sa position concernant la règle relative aux heures de service. Ma question est la suivante: Pourriez-vous nous obtenir copie du texte de l'exposé qu'il a fait à cette occasion? Avez-vous songé à offrir aux groupes de pression en faveur de la sécurité et aux camionneurs qui s'opposent à la semaine de travail de 84 heures la même possibilité de faire valoir leur point de vue à une réunion du conseil des ministres? Ai-je raison d'affirmer que les réunions du conseil des ministres sont secrètes?

M. Christle: Je ne dirais pas «secrètes». «Fermées» serait plus exact.

Le sénateur Spivak: Les mots importent peu. Le fait est que personne n'est présent pour écouter ce que les ministres disent. Ils prennent des décisions qu'ils n'ont pas à faire entériner par le Parlement. Il ne s'agit pas d'un processus ouvert.

La présidente: Donnent-ils une conférence de presse au sortir de leurs rencontres?

Le sénateur Spivak: Ils peuvent toujours dire ce qu'ils veulent bien. Ma question concerne l'exposé de M. Bradley de l'Alliance canadienne du camionnage et est à savoir si nous pourrions en obtenir copie.

M. Christle: Je suis mal placé pour vous répondre, madame le sénateur, car je n'étais même pas au courant de sa comparution. Je peux quand même transmettre votre demande au secrétariat du CCATM. Si ce document existe, je suis sûr qu'on vous en fournira une copie.

Le sénateur Spivak: Nous vous en serions reconnaissants. Si on permet à un groupe d'exposer son point de vue devant le conseil des ministres, comment entend-on permettre à d'autres groupes de faire valoir le leur devant le CCATM? Cela nous ramène à toute la question des consultations publiques, de la transparence, de l'ouverture et de la reddition de comptes, toutes choses qui, selon moi, ne sont pas tout à fait comme elles devraient l'être, mais peut-être suis-je dans l'erreur.

M. Christle: En ce qui a trait aux possibilités pour nos membres associés et le grand public de participer aux travaux du CCATM, la porte leur a toujours été ouverte. Les groupes d'intérêt particulier et les associations ont eu la possibilité d'y faire valoir leurs points de vue. Je songe, par exemple, au groupe CRASH et à l'Alliance canadienne du camionnage, dont les représentants se sont à maintes occasions fait entendre lors de réunions de groupes de projet.

Le sénateur Spivak: Je veux parler des réunions du conseil des ministres.

M. Christle: Je n'ai jamais assisté à une réunion du conseil des ministres.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi?

M. Christle: Je ne suis pas ministre.

Le sénateur Forrestall: On ne vous a pas invité à ces réunions.

Le sénateur Spivak: Un démarcheur y a été entendu, c'est là mon point.

M. Christle: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Je suis désolé, madame le sénateur.

Senator Spivak: If you could get us some information on that, we would appreciate it.

You are suggesting that CRASH is really a lobby group, sub-rosa, of the rail companies. It is an open forum. Notes are recorded. I think we should ask the railway companies to see whether that is accurate.

Mr. Christle: You are more than welcome to do that, senator. It is my understanding that CRASH receives a majority, or a large portion, of their funding from railway associations. CRASH has the right, as does any other special interest group in the country, to express opinions. Whether in my opinion they are right or wrong is neither here nor there. They have the right to state their position.

Senator Spivak: Would you say that the Canadian Trucking Alliance is a special interest group?

Mr. Christle: Absolutely.

Senator Spivak: I find that term to be more of an American term. In this country, we not think of special interest. We think of many different voices who speak for the public interest, including the Canadian Trucking Alliance. "Special interest" is a type of code which says, "You are illegitimate."

The Chairman: That is your opinion, senator.

Senator Finestone: The other day I asked whether this bill was not putting the cart before the horse. Then I heard from the eminent Senator Forrestall whose opinions I respect and who has had a long history of association in this field.

Can you tell me if this bill, as presented, will have the positive impact which we hope it will have? That is to say, will there be safety and security for the drivers and for the population, and will there be good income that is safe and secure for the business world? I do not see what this bill does over and above what presently exists. The rules and regulations are not respected. Nor are they clearly defined. They do not have force in law. I think the bill should go out for consultation and be open to amendment. Do you agree?

Mr. Christle: Looking at it from the other side of the table, I see the NSC as a broad framework of how safety can be positively impacted by each jurisdiction across the country. You must recognize that many of the elements have been developed and implemented across Canada in each jurisdiction.

I see this as a positive step. I see this particular bill, once it incorporates NSC standard 14, as having a positive impact on safety from a global perspective.

Senator Finestone: Where is standard 14 defined? How does anyone know what National Safety Code standard 14 is? It does not say "standard 14," it says "National Safety Code."

Le sénateur Spivak: Si vous pouviez nous obtenir des éclaircissements à ce sujet, nous vous en serions reconnaissants.

Vous donnez à entendre que le groupe CRASH est vraiment un groupe de pression qui agit sous le sceau du secret pour le compte des sociétés ferroviaires. C'est pourtant une tribune ouverte. Les délibérations de ce groupe sont consignées dans un procès-verbal. Je crois que nous devrions demander aux sociétés ferroviaires si ce que vous en dites est exact.

M. Christle: Je ne demanderais pas mieux que vous le fassiez, madame le sénateur. Je ne crois pas me tromper en affirmant que le groupe CRASH reçoit la plus grande partie ou du moins une large part de son financement des associations ferroviaires. Le groupe CRASH a le droit, tout comme tout autre groupe d'intérêt particulier de notre pays, d'exprimer ses opinions. La question de savoir si à mon avis ce groupe a raison ou tort n'a rien à voir là-dedans. Ces gens ont le droit de faire valoir leur position.

Le sénateur Spivak: Diriez-vous que l'Alliance canadienne du camionnage est un groupe d'intérêt particulier?

M. Christle: Absolument.

Le sénateur Spivak: Je trouve que cette expression fait un peu trop américaine. Dans notre pays, nous ne parlons pas d'intérêt particulier. Nous parlons de nombreuses voix différentes qui s'expriment au nom de l'intérêt public, comme le fait l'Alliance canadienne du camionnage. L'expression «intérêt particulier» a chez nous une certaine connotation d'«illégitimité».

La présidente: C'est là votre opinion, madame le sénateur.

Le sénateur Finestone: L'autre jour, j'ai demandé si ce projet de loi ne mettait pas la charrue devant les boeufs. Puis, j'ai entendu le témoignage de l'éminent sénateur Forrestall, dont je respecte les opinions et qui a une longue expérience personnelle au sein d'associations oeuvrant dans ce domaine.

Pourriez-vous me dire si le projet de loi, dans sa forme actuelle, aura l'impact positif escompté? Autrement dit, assurera-t-il la sécurité des conducteurs et de la population, et procurera-t-il une sécurité de revenu aux entrepreneurs en camionnage? Personnellement, je ne vois pas en quoi ce projet de loi contribuera à améliorer la situation actuelle. Les règles et règlements ne sont pas respectés. Ils ne sont d'ailleurs pas clairement définis. Ils n'ont pas force de loi. Je crois que le projet de loi devrait être soumis à des consultations et pouvoir être amendé. Êtes-vous également de cet avis?

M. Christle: Vu de l'autre côté de la table, le CNS m'apparaît comme un cadre général définissant la façon dont les diverses instances concernées aux quatre coins de notre pays peuvent améliorer la sécurité routière. Vous devez reconnaître qu'un bon nombre des éléments que contient le Code sont déjà appliqués dans l'ensemble du Canada.

Je vois cette mesure législative comme un pas dans la bonne direction. Il me semble que ce projet de loi, une fois qu'on y aura incorporé la norme 14 du CNS, est globalement appelé à avoir une incidence positive sur la sécurité routière.

Le sénateur Finestone: À quel endroit définit-on la norme 14? Qui sait en quoi consiste la norme 14 du CNS? On ne parle pas de la norme 14, mais du Code national de sécurité.

Mr. Christle: National Safety Code is referenced in clause 3.

Senator Finestone: Where does it mention standard 14 in clause 3?

Mr. Christle: It says "National Safety Code."

Senator Finestone: It could be standard 1.

Mr. Christle: In clause 6, where it references section 16 and the ability to make regulations, it will incorporate, by reference, NSC standard 14.

Senator Finestone: I am suggesting that you need to see the standard laid out in the bill as a schedule. Then you can read it, understand it, and apply it through the law. This way, it is understood but not exactly clear. Would that be a fair assessment?

Before you answer that, do you not think that you and the industry would be more comforted — the owners, the users and the drivers — if you underwent a process of consultation before you entrenched this bill in law? That consultation could then be reflected in the content of the bill.

Mr. Christle: I am not opposed to consultation at all. In terms of recognizing that a major enhancement to Bill S-3 is the inclusion of NSC standard 14, I would point out that NSC standard 14 was developed in an open process where stakeholders did have the opportunity to participate. I believe that has already occurred.

Senator Finestone: I feel strongly about a schedule being attached to this bill. A selling point for the electronic document legislation, which dealt with how to handle personal information and use electronic information, was the fact that the CMA had done extensive consultations across the country with all aspects and participants in that field of business and consumer opportunity. That was then reflected in the bill. That created a comfort level. That is not to say that everyone was in love with the process, but it did mean that Canadians' views at all levels of usage were reflected in the schedule that was attached to the bill.

I would be much more comforted if I could see something concrete attached to this bill that would reference what we were expecting as Canadians in a standard from the federal government.

That leads me to the other part of my concern: We have, de facto, delegated the federal authority to the provinces. This would be a more official approach to removing federal jurisdiction and placing it in the hands of the provinces. Before that is done, we must know why we have a national standard that is supposed to be for the entire country. Once the national standard is in place, then delegation may make more sense.

M. Christle: Il est question du Code national de sécurité à l'article 3.

Le sénateur Finestone: Où est-il fait mention de la norme 14 dans l'article 3?

M. Christle: On y lit «Code national de sécurité».

Le sénateur Finestone: Il pourrait s'agir de la norme 1.

M. Christle: À l'article 6 du projet de loi, qui renvoie à l'article 16 de la Loi où il est question du pouvoir de prendre des règlements, on incorpore par renvoi la norme 14 du CNS.

Le sénateur Finestone: Selon moi, il faudrait que cette norme soit exposée en annexe au projet de loi. Ainsi, on pourrait prendre connaissance de son contenu, la comprendre et l'appliquer. De la façon dont on procède ici, on peut peut-être la comprendre mais pas très clairement. N'en convenez-vous pas avec moi?

Avant de vous laisser répondre à cette question, j'aimerais que vous nous disiez également si vous ne croyez pas que vous-même et l'industrie — les transporteurs, les clients et les conducteurs — ne seriez pas davantage rassurés si vous soumettiez le projet de loi à un processus de consultation avant qu'il ne devienne loi? De cette manière, on pourrait tenir compte du résultat des consultations dans le contenu du projet de loi.

M. Christle: Je n'ai absolument rien contre les consultations. Pour autant qu'on reconnaisse que le projet de loi S-3 s'est trouvé considérablement amélioré par l'inclusion de la norme 14 du CNS, je vous ferai remarquer que cette norme a été élaborée dans le cadre d'un processus ouvert auquel les parties prenantes ont pu participer. Je crois que les consultations ont donc déjà eu lieu.

Le sénateur Finestone: Je crois fermement que le projet de loi devrait comporter une annexe. Dans le cas, par exemple, du projet de loi sur les documents électroniques, qui portait sur la façon de traiter les renseignements personnels et d'utiliser les renseignements électroniques, un élément convaincant a été le fait que l'AMC avait mené de très vastes consultations aux quatre coins du pays où toutes les personnes intéressées du domaine visé ainsi que les consommateurs avaient eu la possibilité de s'exprimer sur tous les aspects de la question. Puis, on a tenu compte du résultat de ces consultations dans le projet de loi, ce qui a contribué à rassurer tout le monde. Cela ne veut pas dire que le processus a eu la faveur de tous, mais simplement que les points de vue des Canadiens de tous les milieux concernés ont été pris en compte dans l'annexe au projet de loi.

Je me sentrais bien davantage rassurée si je pouvais voir quelque chose de concret annexé au projet de loi, où l'on ferait état du genre de norme que, comme Canadiens, nous attendons du gouvernement fédéral.

Cela m'amène à un autre volet de ma préoccupation à cet égard. Nous avons, de facto, délégué aux provinces le pouvoir fédéral dans ce domaine. Une telle annexe constituerait un moyen beaucoup plus officiel de transférer aux provinces cette responsabilité fédérale. Avant de le faire, nous devons savoir pourquoi nous avons une norme nationale qui est censée s'appliquer dans l'ensemble du pays. Une fois que nous nous serions donné une norme nationale, cette délégation de pouvoir aurait davantage de sens.

Has the question of hazardous material been addressed at all?

The Chairman: That question has not been addressed at this meeting.

Senator Finestone: In regard to goods being transported across the border, what kind of standard is found in the National Safety Code with respect to hazardous materials such as nuclear waste? Where is the power, the weight or the authority?

The Chairman: That is addressed in the Transportation of Dangerous Goods Act.

Senator Finestone: That is a separate act.

Is a log kept of every load a truck carries? Is there a form that relates to standard 14 that is a declaration that hazardous waste is being transported? How do you know what is in any truck?

Mr. Christle: Drivers are required to have a bill of lading with them.

Senator Finestone: Who inspects that bill of lading to ensure that it is accurate?

Mr. Christle: The roadside enforcement officers or transport compliance officers perform that function.

Senator Forrestall: With respect to the identification, that is what we have now in the Transportation of Dangerous Goods Act that we worked on for so many years. Like John Crosbie said, "Who would read it?"

All that is addressed there is the requirement to identify the load. I do not think that act suggests how, say, atomic waste should be packaged. That would be a function the Atomic Energy Commission of the United States or Canada. That would be a different function. The truck driver and public would have to know. There must be an identification sticker.

Senator Finestone: Should that be identified as something that needs to be addressed under the code?

Senator Forrestall: I have been looking at the matter for years. I would not know what was in a truck. You go by the sticker.

The Chairman: Can we return to Bill S-3? We are now discussing another act.

Senator Finestone: I was trying to determine whether there is some point under this standard 14 that indicates that you must ensure that if you are carrying hazardous waste, that it is identified as that truck travels interprovincially or across the U.S.-Canada border.

La question du transport des matières dangereuses a-t-elle seulement été abordée?

La présidente: Non, pas au cours de cette séance.

Le sénateur Finestone: En ce qui concerne les chargements qui traversent la frontière, quel genre de norme trouve-t-on dans le Code national de sécurité concernant les matières dangereuses, les déchets nucléaires, par exemple? Où réside le pouvoir, le poids ou l'autorité en cette matière?

La présidente: Cette question relève de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Le sénateur Finestone: C'est une autre loi, alors.

Tient-on un registre de chaque chargement que transporte un camion? Existe-t-il un formulaire se rapportant à la norme 14 sur lequel le transporteur doit déclarer les déchets dangereux contenus dans son chargement? Comment peut-on savoir ce que renferme un camion?

M. Christle: Les conducteurs sont tenus d'avoir en main un connaissance.

Le sénateur Finestone: Qui vérifie si le connaissance reflète bien le contenu du chargement?

M. Christle: Ce sont les agents chargés de veiller au respect des lois de la circulation ou les agents chargés d'appliquer les règles en matière de transport qui effectuent ce genre de vérification.

Le sénateur Forrestall: En ce qui concerne la description du chargement, ce qui a cours, ce sont les dispositions de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses sur laquelle nous travaillons depuis tant d'années. Comme le disait John Crosbie, «Qui la lira?»

Tout ce qu'on y dit, c'est qu'on est tenu d'indiquer la nature du chargement. Je ne crois pas que la loi précise comment, par exemple, on doit emballer les déchets atomiques. Cela relèverait plutôt de la Commission de l'énergie atomique des États-Unis ou du Canada. C'est une toute autre responsabilité. Mais le conducteur du camion et la population doivent savoir si le chargement renferme des matières dangereuses. Le cas échéant, il doit y avoir un autocollant qui l'indique.

Le sénateur Finestone: Devrait-on considérer qu'il s'agit là d'un élément qui devrait être abordé dans le code?

Le sénateur Forrestall: Cela fait des années que je me penche sur cette question. Je ne saurais vous dire ce qu'il y a dans un camion. On doit se contenter de ce qui est indiqué sur l'autocollant.

La présidente: Pourrions-nous revenir au projet de loi S-3? Nous débattons actuellement d'une autre loi.

Le sénateur Finestone: Je tentais d'établir si la norme 14 exige, dans le cas d'un camion qui transporterait des déchets dangereux d'une province canadienne à l'autre ou au-delà de notre frontière avec les États-Unis, qu'il soit clairement indiqué sur un tel camion la nature du chargement qu'il transporte.

[Translation]

The Chairman: Usually, there are lights on the truck. If I remember rightly, there are labels on the truck.

[English]

Between the National Highway Code and the National Safety Code, we have a wonderful potential for a safe and secure road system in our country. However, neither the National Highway Code nor the National Safety Code seems to be an obligation. I find that worrisome, Madam Chair.

Senator Callbeck: I understand that instead of a consistent national safety rating system, there are different regional systems which produce different results of the same data. Are there different regional systems?

Mr. Christle: Each system is geared towards data formulated in the particular provinces. There are differences. Ontario uses a system called CVOR. That particular system has identified violations that have occurred using a process which is different from many of the other jurisdictions in terms of convictions. Through the CCMTA, we developed something called a conviction equivalency table which identifies the degree of severity based on a conviction that a driver or carrier would accrue on the roadside. Ontario has used a different conviction equivalency number to assign their safety rating. Although the particular numbers differ, the fact that they have identified a low, medium and high risk is the same as the other jurisdictions across Canada.

The short answer to the question is, yes. The more complete answer to your question is that the process is similar across the country.

Senator Callbeck: Do you see these regional systems being eliminated, or do you think that 10 years down the road we will still have them?

Mr. Christle: That would be a subjective answer, but I would guess that we will probably still have those systems. That is my personal opinion.

Senator Callbeck: In the papers that you gave us, you seem very positive about the implementation by the provinces of the NSC standards. However, a recent consultant report which dealt with the provincial implementation of safety ratings found the following. There is no consistent rating process. Motor carriers under similar circumstances will not be given the same rating in one jurisdiction as in another. Test cases show widely different results. Virtually all provinces are implementing safety ratings with some deviations from the standard.

Do you agree with that?

[Français]

La présidente: Habituellement, ils ont des lumières sur le camion. Si ma mémoire est fidèle, il y a des vignettes sur le camion.

[Traduction]

Avec notre Code de la sécurité routière et notre Code national de sécurité, nous avons vraiment tout ce qu'il faut pour jouir d'un réseau routier des plus sécuritaires dans notre pays. Cependant, ni l'un ni l'autre de ces codes ne semblent être d'application obligatoire, ce qui m'apparaît inquiétant, madame la présidente.

Le sénateur Callbeck: Si j'ai bien compris, au lieu d'avoir un seul système national de cotes de sécurité, nous avons divers systèmes régionaux qui donnent des résultats différents à partir des mêmes données. Avons-nous différents systèmes régionaux?

M. Christle: Chaque système fonctionne à partir de données formulées dans la province concernée. Il y a des disparités d'une province à l'autre. L'Ontario, par exemple, utilise un système appelé Certificat d'enregistrement du conducteur de véhicule utilitaire. Dans cette province, on a identifié divers types d'infractions à l'aide d'un processus qui diffère de ceux qu'on applique dans nombre des autres provinces ou territoires. Au CCATM, nous avons conçu une sorte de table d'équivalence des condamnations selon le degré de gravité des infractions routières dont un conducteur est susceptible d'être trouvé coupable. Lorsqu'elle attribue ses cotes de sécurité, l'Ontario utilise un système de notation différent de celui du CCATM pour établir l'équivalence des condamnations. Bien que le mode de notation qu'elle utilise diffère par rapport à celui des autres instances, les niveaux de cote — faible, moyen ou élevé — attribués aux conducteurs de camion sont grosso modo les mêmes que dans les autres provinces ou territoires au Canada.

Bref, la réponse à votre question est oui, les systèmes varient selon les régions. Plus subtilement, on peut cependant dire que le processus est similaire dans tout le pays.

Le sénateur Callbeck: Prévoyez-vous que ces systèmes régionaux seront éliminés, ou êtes-vous d'avis qu'ils existeront encore dans dix ans?

M. Christle: Ma réponse sera peut-être subjective, mais je parierais qu'ils subsisteront. C'est là mon opinion personnelle.

Le sénateur Callbeck: Dans les documents que vous nous avez remis, vous semblez être très confiant que les provinces veilleront à faire respecter les normes du CNS. Pourtant, un récent rapport d'experts-conseils portant sur l'application des cotes de sécurité par les provinces constatait qu'il n'y avait pas d'uniformité dans les processus de notation, que les transporteurs routiers, dans des circonstances similaires, se voyaient attribuer des cotes différentes d'une autorité compétente à l'autre, que l'observation de cas types montrait des résultats largement différents, et que pratiquement toutes les provinces appliquaient des cotes de sécurité qui s'écartaient de la norme à des degrés divers.

En convenez-vous?

Mr. Christle: That is an accurate statement. The report you are referring to was developed by an individual by the name of Fred Nix on behalf of Transport Canada. I made reference to it earlier in my presentation when I suggested that, at the time that that study was conducted, the processes were still under development. The thresholds were theoretical. Many jurisdictions did not yet have a computer system at that point in time to be able to run this particular analysis. It was done with pencil and paper. Of course, there will be deviations.

I would further suggest that many of the jurisdictions that have still to release their carrier profile systems across the country would have those in place in 2001. That particular report also suggested that we build the systems in the jurisdictions and run this particular process again, and keep working towards harmonization.

We have accepted that recommendation and we have proceeded. Manitoba, for example, has had a carrier profile system in place since July of 1996. However, we were not issuing safety ratings to motor carriers. We will be issuing safety ratings to motor carriers with this amended carrier profile system effective April 1.

Senator Callbeck: You said it would be done by 2001.

Mr. Christle: Yes, it will be done in 2001.

Senator Callbeck: Will we have a consistent safety rating in Canada?

Mr. Christle: We will have carrier profile systems in Canada that will be capable of assigning safety ratings.

Senator Callbeck: That will not necessarily be the same in every province for interprovincial trucks.

Mr. Christle: Correct. In terms of an exact process, there will be differences. However, will it result in a similar rating? I am hopeful it will.

Senator Callbeck: Why can it not be the same process? What is the big problem with every province having the same process?

Mr. Christle: There are systems that have been in place in provinces for a very long time, even 50 years. Sometimes that can be entrenched and difficult to amend. That is what we are working towards. That is the reason this particular process through CCMTA has been so successful.

Are we taking baby steps? Yes. Are we making progress? Yes. Eventually, we will get there.

Senator Callbeck: Do you feel that the enforcement provisions in the bill will be effective?

M. Christle: Cette affirmation est fondée. Le rapport auquel vous faites référence a été produit par une personne du nom de Fred Nix pour le compte de Transports Canada. J'y ai fait allusion précédemment dans mon exposé lorsque j'ai fait remarquer qu'au moment où cette étude a été effectuée, les processus étaient encore en cours d'élaboration. Les seuils demeuraient alors théoriques. Nombre des instances concernées ne disposaient pas encore de systèmes informatisés leur permettant d'effectuer les analyses voulues. On en était encore à se servir de crayons et de papier. Dans ces conditions, on n'a donc pas à s'étonner qu'on observe certains écarts.

J'ajouterais que nombre des instances concernées n'ont pas encore établi leur système de profil du transporteur et sont censées le faire en 2001. Le rapport dont vous faites mention suggérait également que chacune des autorités compétentes mette d'abord sur pied son système et le fasse fonctionner, et que nous continuions ensuite à tendre vers l'uniformisation.

Nous avons souscrit à cette recommandation et y avons donné suite. Au Manitoba, par exemple, nous avons notre système de profil du transporteur depuis juillet 1996. Cependant, nous n'attribuons pas encore de cotes de sécurité aux transporteurs routiers. Nous le ferons en même temps que nous mettrons en application notre système modifié de profil du transporteur, à savoir le 1^{er} avril 2001.

Le sénateur Callbeck: Vous avez dit que ce serait fait en 2001.

M. Christle: Exactement, en 2001.

Le sénateur Callbeck: Aurons-nous donc enfin un système uniformisé d'attribution des cotes de sécurité au Canada?

M. Christle: Nous aurons au Canada des systèmes de profil du transporteur qui nous permettront d'attribuer des cotes de sécurité.

Le sénateur Callbeck: En ce qui concerne le camionnage interprovincial, ces systèmes ne seront pas nécessairement semblables d'une province à l'autre.

M. Christle: Vous avez raison. Si l'on songe aux moindres modalités du processus, il y aura effectivement des dissemblances. Les évaluations seront-elles quand même similaires? C'est à espérer.

Le sénateur Callbeck: Pourquoi n'adopterions-nous pas tous le même processus? Qu'est-ce qui peut bien nous empêcher de procéder de façon similaire dans toutes les provinces?

M. Christle: Certains des systèmes provinciaux existent depuis fort longtemps, depuis 50 ans dans certains cas. Ces systèmes sont parfois tellement bien implantés qu'on a du mal à obtenir qu'on se résigne à les modifier à des fins d'uniformisation. C'est ce à quoi nous nous employons. C'est d'ailleurs ce qui explique que le processus de concertation mis de l'avant par le CCATM ait connu tant de succès.

Avançons-nous à pas de tortue? Oui. Progressons-nous? Oui. Nous allons éventuellement y parvenir.

Le sénateur Callbeck: Croyez-vous que les dispositions du projet de loi portant sur les moyens de faire respecter les normes seront efficaces?

Mr. Christle: I believe so. There is one element in the bill — the particular clause escapes me at the moment — which allows for a venue provision for enforcement. That is a significant step. It is a significant, positive step.

Senator Callbeck: Could you repeat your last point? I did not understand what you said.

Mr. Christle: There is a particular clause that allows for a venue provision for enforcement whereby, should an offence occur outside a province that detects the offence, it can be handled by the province that detects it. That does not exist right now. That potentially could be one of the reasons, for example, jurisdictions such as Saskatchewan may not be enforcing hours of service federally.

That is a significant, positive step. The fact that provinces will be required to follow the standard, potentially losing the ability to issue safety fitness certificates, actually makes this bill particularly more restrictive from a provincial perspective. However, it does support the concept of national harmonization.

Senator Callbeck: It would be national harmonization by a different process.

Mr. Christle: As long as it is consistent with the NSC standard and achieves a similar rating in each jurisdiction, I would suggest that that is a positive step.

Senator Spivak: My understanding is that, although the federal government has delegated the implementation to the provinces, it has the power to legislate a national safety code. In other words, to make it mandatory under the law, in which case those provinces that do not apply that national safety code would be breaking the law. Am I correct in that statement?

Mr. Christle: As I understand it, yes.

Senator Spivak: There must be some reason why the federal government has chosen not to do that, even though it has delegated in many other cases, the Criminal Code, for example. It is all delegated, but the head of power is the federal government. I think that is the answer to the question. The federal government has chosen not to make this a law. Why, I do not know, but I think it is based on the deference to the provincial powers. Perhaps it is Quebec.

Senator Finestone: Is it something to do with the Canada-U.S.-Mexico new rules and regulations?

Senator Spivak: By the way, based on the findings at this conference, there has been a high increase in truck traffic, particularly in certain corridors — one in BC, one is in Manitoba, and one is through Toronto. Those figures will explode in the next few years.

M. Christle: Je le crois. Le projet de loi comporte une disposition — pour le moment, il ne me vient pas à l'esprit de quel article il s'agit précisément — qui habilite les tribunaux à intervenir pour faire respecter la loi. Il s'agit là d'une mesure importante, positive.

Le sénateur Callbeck: Pourriez-vous répéter ce que vous venez de dire en dernier lieu? Je ne vous ai pas bien compris.

M. Christle: Il y a un article du projet de loi qui habilite le tribunal d'une province qui a décelé une infraction perpétrée à l'extérieur de cette province à connaître d'une poursuite pour une telle infraction. Les tribunaux n'ont pas ce pouvoir à l'heure actuelle, ce qui explique peut-être en partie pourquoi, par exemple, un gouvernement comme celui de la Saskatchewan n'applique pas la norme fédérale relative aux heures de service.

C'est là une mesure importante, positive. Le fait que les provinces seront tenues d'appliquer la norme, au risque de perdre leur droit de délivrer des certificats de sécurité, rend effectivement le projet de loi vraiment plus contraignant pour les provinces. Cependant, il va dans le sens de l'harmonisation des normes à l'échelle nationale.

Le sénateur Callbeck: On en viendrait ainsi, par une voie différente, à l'uniformisation de la norme à l'échelle nationale.

M. Christle: Pour autant qu'elle mènera à l'application généralisée de la norme du CNS et que, de ce fait, les diverses instances en viendront à attribuer des cotes semblables, cette mesure m'apparaît positive.

Le sénateur Spivak: Si je comprends bien, même si le gouvernement fédéral a délégué aux provinces la responsabilité d'appliquer les normes, il a le pouvoir d'imposer par voie législative un code national de sécurité. Autrement dit, il a le pouvoir de rendre ces normes obligatoires en droit, de sorte que les provinces qui n'appliqueraient pas le Code national de sécurité violeraient la loi. Ai-je raison de le penser?

M. Christle: Selon moi, oui.

Le sénateur Spivak: Il doit bien y avoir une raison pour laquelle le gouvernement fédéral a opté pour ne pas se servir de ce pouvoir, même s'il a délégué cette responsabilité dans bien d'autres cas, par exemple dans celui du Code criminel. Il a entièrement délégué ce pouvoir, mais, en dernière analyse, c'est encore lui qui le détient. Je crois que cela répond à ma question. Le gouvernement fédéral a opté pour ne pas donner force de loi à ce code. Pourquoi, je l'ignore, mais je crains que ce ne soit par déférence pour les autorités provinciales; peut-être est-ce pour ne pas mécontenter le Québec.

Le sénateur Finestone: Ce pourrait-il que cela ait quelque chose à voir avec les nouvelles règles établies conjointement par le Canada, les États-Unis et le Mexique?

Le sénateur Spivak: Au fait, si je me fie aux conclusions auxquelles on en est venu à la conférence dont je vous ai parlé, on a observé une forte augmentation de la circulation des camions, notamment dans certains corridors — c'est le cas d'un en Colombie-Britannique, d'un autre au Manitoba et d'un autre qui traverse la ville de Toronto. Ces chiffres sont appelés à croître de façon spectaculaire dans les années qui viennent.

It seems to me that only the federal government has the power to make laws, which would cover a treaty arrangement, not the individual provinces.

Senator Finestone: That is what is so confusing.

Senator Spivak: It is a wrong choice, I think.

The Chairman: We will discuss it further. Thank you, Mr. Christle. We will await your further information.

Senator Finestone: Could we identify the clause that gives jurisdiction or shared jurisdiction on infractions that the witness referred to previously?

The Chairman: It is clause 8.

The Chairman: We appreciate the information you gave us this morning.

Senators, we will adjourn.

Senator Spivak: Is Mr. Fred Nix, the author of the report that was referred to, on our list of witnesses?

The Chairman: No, he is not.

Senator Spivak: Senator Callbeck, you have seen the report. Would it be useful to have him appear before us?

Senator Callbeck: I have not seen the consultant's report.

The Chairman: We could ask for the report and then decide if we need to hear from Mr. Nix in person.

Senators, we will adjourn. Our next meeting will be on Wednesday March 28 at 5:30.

The committee adjourned.

Il me semble que seul le gouvernement fédéral a le pouvoir de promulguer des lois qui portent sur l'application d'un traité, et non chacune des provinces.

Le sénateur Finestone: Voilà pourquoi on s'y perd.

Le sénateur Spivak: À mon avis, on fait là un mauvais choix.

La présidente: Nous nous pencherons sur cette question plus avant à un autre moment. Merci, monsieur Christle. Nous comptons sur vous pour nous fournir l'information supplémentaire que nous vous avons demandée.

Le sénateur Finestone: Pourrait-on nous indiquer quel article traite de la compétence ou de la compétence partagée des tribunaux dont le témoin nous a parlé tout à l'heure concernant les infractions à la loi?

La présidente: Il s'agit de l'article 8.

La présidente: Nous vous sommes reconnaissants des renseignements que vous nous avez communiqués ce matin.

Chers collègues, nous allons maintenant clore la séance.

Le sénateur Spivak: Est-ce que le nom de M. Fred Nix, l'auteur du rapport dont on a fait mention, figure sur notre liste de témoins?

La président: Non, il n'y figure pas.

Le sénateur Spivak: Madame Le sénateur Callbeck, vous avez pris connaissance du rapport en question. Croyez-vous qu'il nous serait utile que son auteur compareisse devant nous?

Le sénateur Callbeck: Je n'ai pas pris connaissance du rapport de l'expert-conseil.

La présidente: Nous pourrions demander qu'on nous remette ce rapport, après quoi nous déciderons s'il serait utile de faire comparaître M. Nix.

Chers collègues, nous allons ajourner nos travaux. Notre prochaine séance se tiendra le mercredi 28 mars à 17 h 30.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Canadian Council of Motor Transport Administrators
(CCMTA):

Darren Christle, Director of Transportation Safety and
Regulation.

Du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
(CCATM):

Darren Christle, directeur de la sécurité des transports et des
règlements.

A1
C19
83

11



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Wednesday, March 28, 2001

Le mercredi 28 mars 2001

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Fourth meeting on:
Bill S-3, An Act to amend the
Motor Vehicle Transport Act, 1987 and to make
consequential amendments to other Acts

Quatrième réunion concernant:
Le projet de loi S-3, Loi modifiant la
Loi de 1987 sur les transports routiers et
d'autres lois en conséquence

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Morin
(or Robichaud, P.C.)	Rompkey, P.C.
Eyton	Setlakwe
Finestone, P.C.	Spivak
Fitzpatrick	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Morin
(ou Robichaud, c.p.)	Rompkey, c.p.
Eyton	Setlakwe
Finestone, c.p.	Spivak
Fitzpatrick	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, March 28, 2001

(6)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:35 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Eyton, Forrestall and Setlakwe (6).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the committee proceeded to study Bill S-3. (*See Issue No. 2, Tuesday, March 13, 2001 and Wednesday, March 14, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Canadian Industrial Transportation Association:

Lisa MacGillivray, President;

Sophie Tourangeau, Communications Director.

From the Forest Products Association of Canada:

David W. Church, Director, Transportation, Recycling & Purchasing;

Paul Terry, Corporate Manager, Transportation & Logistics, Domtar Inc.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The Forest Products Association of Canada submitted a brief.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall — That the following budget application for legislation be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$ 42,000
Transportation and Communications	700
Other Expenditures	700
Total	\$ 43,400

The question being put on the motion, it was agreed.

At 7:21 p.m., it was agreed — That the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 28 mars 2001

(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 35, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Eyton, Forrestall et Setlakwe (6).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité étudie le projet de loi S-3. (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 2 du mardi 13 mars 2001 et du mercredi 14 mars 2001.*)

TÉMOINS:

De l'Association canadienne des transports industriels:

Lisa MacGillivray, présidente;

Sophie Tourangeau, directrice des communications.

De l'Association des produits forestiers du Canada:

David W. Church, directeur, Transport, recyclage et achats;

Paul Terry, gestionnaire principal, Transport et logistique, Domtar Inc.

Les témoins font une présentation et répondent aux questions.

L'Association des produits forestiers du Canada présente un mémoire.

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall — D'approuver la demande de budget suivante concernant les mesures législatives et de la présenter au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

Services professionnels et spéciaux	42 000 \$
Transports et communications	700
Autres dépenses	700
Total	43 400 \$

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 19 h 21, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, March 28, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-3, to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987, and to make consequential amendments to other Acts, met this day at 5:35 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we welcome today Ms Lisa MacGillivray, who is the president of Canadian Industrial Transportation Association.

Please proceed.

Ms Lisa MacGillivray, President, Canadian Industrial Transportation Association: Honourable senators, I should like to express my gratitude to the members of the committee for inviting us to speak on Bill S-3. The Canadian Industrial Transportation Association is a national association of purchasers of transportation services. These shippers are Canada's manufacturers, distributors, primary resource extractors and wholesalers. The CITA's membership annually purchases over \$6 billion in transportation services and, as an aggregate, contributes over \$120 billion annually to the gross domestic product.

Highway trucking is vital to shippers. For this reason, CITA will limit its commentary today to specifically address the clauses in the bill that pertain to commercial trucking.

While other modes of transport have a vital role in the safe and cost-effective transport of goods, it is relatively safe to say that virtually all transported goods will at some time or another during transport cover a few miles on a truck.

In highway transport, the federal and provincial governments share jurisdiction. We all know that highways fall under provincial jurisdiction. However, the Supreme Court ruled in the mid-20th century that the federal government should oversee interprovincial truck transport and establish minimum standards for operating authorities and terms and conditions of service.

Generally speaking, this works well. Canadian and North American jurisdictions respect one another's regimes, making the free flow of goods over boundaries a reality. With the advent of deregulation, the Government of Canada became less interested in economic regulation while maintaining a strong voice in establishing safety standards, which brings us to where we are today.

The proposed amendments to the Motor Vehicle Transport Act complete a deregulatory cycle for commercial truck transport. These amendments firmly establish that Transport Canada will deal with safety standards.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 28 mars 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-3, modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 17 h 35 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Honorables sénateurs, nous accueillons aujourd'hui Mme Lisa MacGillivray, présidente de l'Association canadienne des transports industriels.

Allez-y.

Mme Lisa MacGillivray, présidente, Association canadienne des transports industriels: Honorables sénateurs, je tiens à vous exprimer ma gratitude de nous avoir invités à donner nos opinions sur le projet de loi S-3. L'Association canadienne de transports industriels (ACTI) est une association nationale d'acheteurs de services de transport. Ces expéditeurs sont des fabricants, des distributeurs, des extracteurs de ressources primaires et des grossistes du Canada. Les membres de l'ACTI achètent chaque année pour plus de 6 milliards de dollars de services de transport et leur contribution annuelle globale au PIB se chiffre à plus de 120 milliards de dollars.

Le transport routier est essentiel pour les expéditeurs. C'est pourquoi l'ACTI limitera ses commentaires aujourd'hui aux articles du projet de loi qui concernent le camionnage commercial.

Alors que les autres modes de transport jouent un rôle essentiel dans le transport sécuritaire et rentable des marchandises, pratiquement toutes les marchandises transportées couvriront à un moment ou l'autre une certaine distance en camion.

La compétence en matière de transport routier est partagée par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Nous savons que les routes relèvent de la compétence des provinces. Cependant, la Cour suprême a décrété, vers le milieu du XX^e siècle, que le gouvernement fédéral devait superviser le camionnage interprovincial et établir des normes minimales pour les autorisations de circuler et des conditions de service.

D'une façon générale, ce système est efficace. Les gouvernements canadiens et les autres gouvernements nord-américains respectent mutuellement leurs régimes, ce qui permet la libre circulation des marchandises au-delà des frontières. Depuis la déréglementation, le gouvernement du Canada s'intéresse moins aux aspects économiques de la réglementation tout en continuant à jouer un rôle important en matière de normes de sécurité, ce qui nous a menés au point où nous en sommes à l'heure actuelle.

Les modifications proposées à la Loi sur les transports routiers bouclent un cycle de déréglementation du camionnage commercial. Ces modifications indiquent que Transports Canada se chargera des normes de sécurité.

However, it is worth noting that Transport Canada has been charged with overseeing the implementation of the National Safety Code since 1987. After 14 years, it remains a source of ongoing debate between provincial and federal highway administrators.

Canada's shippers have a very simple and straightforward request. In the interests of properly examining carriers who will carry out the contract of highway transportation, they need to be assured that the carrier who is deemed fit for interprovincial carriage in one jurisdiction is deemed similarly in others.

It goes without saying that MBTA has high ideals in mind. There is nothing more defensible than safety. However, unless the modus operandi of both the federal and provincial regulators undergoes a profound shift in direction and resolve, quite frankly, honourable senators, Bill S-3 will not be worth the paper it is written on.

The issue for Canadian shippers is not whether Canada requires consistent national safety standards for commercial highway transport — we are not arguing about whether we ought to be able to choose safe carriers — but rather, how do we get there from here? Again, quite frankly, if it is in the national interest to have safety standards for interprovincial trucking, it is the view of the CITA that the national government must take that lead. It has become apparent that either the federal government issues interprovincial safety certificates itself or it continues the current practice of delegating this authority to the provinces. Time has shown that the government department prefers to delegate this role. The issue is that there is absolutely no incentive for the provinces to adhere to the national standards set out in the act. It is the view of the CITA that if the government wishes these national standards to be effective then it will need to participate in the funding of these programs.

It is also the CITA's view that this proposed legislation offers an opportunity to harden the negotiator's resolve by instituting a series of deadlines either through legislated periods or through delayed proclamation. In this regard, CITA supports the recommendations that you heard earlier from the Canadian Trucking Alliance.

CITA also recommends strongly that the federal government assume a leadership role in developing a database of interprovincial safety-certified carriers to further assure shippers that the safety ratings tool is, indeed, national, and to encourage the use of safety ratings through easy access to them.

In closing, CITA reiterates its support for Bill S-3 as an interprovincial and international commercial trucking safety framework. What is missing is the means to fill out the framework into practical legislation that will serve Canada's shippers as they continue to make safety compliance a key indicator of carrier suitability.

Cependant, il est bon de signaler que Transports Canada est chargé de superviser la mise en œuvre du Code canadien de sécurité depuis 1987. Quatorze ans plus tard, cette question demeure une source de discussions permanentes entre les administrateurs de la voirie provinciaux et fédéraux.

Les expéditeurs canadiens ont une requête toute simple. Pour pouvoir évaluer efficacement les transporteurs qui exécuteront les contrats de transport routier, ils doivent être assurés que le transporteur qui est jugé apte à faire du camionnage interprovincial dans une province est censé l'être également dans les autres.

Il va sans dire que la Loi sur les transports routiers est fondée sur des idéaux élevés. Rien n'est plus défendable que la sécurité. Cependant, à moins que le modus operandi des organismes de réglementation fédéraux et provinciaux ne subisse un profond changement d'orientation et de volonté, je vous dis en toute franchise, honorables sénateurs, que le projet de loi S-3 n'aura même pas la valeur du papier sur lequel il est imprimé.

La question pour les expéditeurs canadiens n'est pas de savoir si on a besoin de normes de sécurité nationales cohérentes pour le transport routier commercial au Canada ou si on doit être en mesure de choisir des transporteurs sûrs, mais plutôt de savoir où l'on va. S'il est dans l'intérêt national que l'on instaure des normes de sécurité pour le camionnage interprovincial, l'ACTI estime que le gouvernement fédéral doit prendre la direction des opérations. Il est clair que le gouvernement doit décider de délivrer les certificats interprovinciaux de sécurité lui-même ou continuer à déléguer ce pouvoir aux provinces. L'expérience a montré que le ministère préfère déléguer ce pouvoir. Le problème est que les provinces n'ont absolument aucune motivation à adhérer aux normes nationales énoncées dans la loi. L'ACTI pense que si le gouvernement fédéral souhaite que ces normes soient efficaces, il devra participer au financement de ces programmes.

L'ACTI estime par ailleurs que ce projet de loi est l'occasion de renforcer la détermination du négociateur en fixant une série d'échéances légales ou en retardant la promulgation de certaines dispositions. À ce propos, l'ACTI appuie les recommandations qu'a faites l'Alliance canadienne du camionnage.

L'ACTI recommande en outre vivement que le gouvernement fédéral prenne l'initiative d'élaborer une base de données sur les transporteurs interprovinciaux titulaires d'un certificat de sécurité pour garantir aux expéditeurs que le système de cotation en matière de sécurité est national et encourager l'utilisation de cotes de sécurité en facilitant l'accès à ces données.

En guise de conclusion, l'ACTI confirme qu'elle appuie le projet de loi S-3 comme cadre de sécurité dans le secteur du camionnage commercial interprovincial et international. Ce qui manque, ce sont les moyens d'en faire un cadre efficace pour les expéditeurs canadiens, qui considèrent toujours la conformité aux règles de sécurité comme un critère clé d'évaluation de la compétence du transporteur.

I should like to make one other point about which I am sure you will hear later from my colleagues from the forestry industry. Other than the safety aspects that the MVTA is focusing on, there remains one other issue of economic regulation, which is entirely beneficial to the shipping community. I refer to the fact that the federal government will establish the standards for the bill of lading, which is the shipping document that goes with the cargo, as well as establishing a standard of liability limit on the carriers. This is the case now. Certainly, it is CITA's view that while we are betwixt and between the new regime and the old regime and the advent of the requisite regulatory standards being Gazetted, there should be some assurance that the current standards will apply until the new ones are ready to be implemented.

Madam Chairman, that concludes my formal statements at this point. I welcome your questions on this issue.

The Chairman: Do you feel that there is an existence of differences between the provinces regarding the application of the National Safety Code? Is that your message today?

Ms MacGillivray: Certainly, it is a surety that the provinces are implementing the National Safety Code as they have interpreted it. Thus, what we are getting, as a shipper is trying to move cargo across the country, is an inconsistency in the different regimes with which a shipper has to deal. This causes problems. There are issues of productivity as well as increased costs as you have to devote some degree of time trying to figure all this out. Whether or not a carrier that is deemed safe in one regime is, in fact, deemed safe in all of them, is another question. There are half dozen or so points of the National Safety Codes that are consistent across the country. This causes a problem as we are trying to do internal trade within Canada.

The Chairman: Do you feel that we need more legislation to reinforce safety? What is your position on the National Safety Code?

Ms MacGillivray: The national safety standards as they stand are fine. If implemented consistently across all the provinces, then they will stand us in good stead. The problem is with the implementation phase. The problem is that there is no incentive for the provinces to adhere to a national code.

Is more legislation required? Not on the code itself. However, I implore the members of the Senate to help us find a way to get the federal government and the provincial governments moving toward a common goal with some degree of discipline.

The Chairman: That is well put. Were you consulted when the Canadian Council of Motor Transport Administrators established the National Safety Code standards? Do you think the National Safety Code reflects the general opinion of truck drivers?

Ms MacGillivray: The CITA and its predecessor, the CITL, have been associate members of the CCMTA for a long time, certainly long before I came to the organization. We support the National Safety Code. Obviously, many of the standards have more to do with trucking operations in which shippers might take

Je voudrais faire un autre commentaire que mes collègues de l'industrie forestière feront certainement également. Outre les aspects liés à la sécurité sur lesquels la loi met l'accent, il reste une autre question en suspens, celle de la réglementation économique, qui est très utile pour les expéditeurs. Je parle de l'établissement, par le gouvernement fédéral, de normes en ce qui concerne la lettre de transport, qui est le document d'expédition accompagnant la marchandise ainsi que d'un critère de limitation de la responsabilité des transporteurs. C'est le cas actuellement. L'ACTI est convaincue que, pendant la période de transition entre l'ancien et le nouveau régime et en attendant que les normes requises soient publiées dans *La Gazette*, il faudrait avoir des garanties que les normes actuelles resteront en vigueur jusqu'à ce que les nouvelles soient mises en œuvre.

Madame la présidente, mon exposé est terminé. Je répondrai volontiers à vos questions.

La présidente: Estimez-vous que les provinces n'appliquent pas toutes de la même manière le Code canadien de sécurité? Est-ce le message que vous voulez transmettre aujourd'hui?

Mme MacGillivray: Il est indubitable que les provinces appliquent le Code canadien de sécurité selon leur interprétation. Par conséquent, lorsqu'un expéditeur essaie de transporter de la marchandise à travers le pays, il a affaire à divers régimes qui manquent d'uniformité. Cela cause des problèmes, tant sur le plan de la productivité qu'en raison de l'accroissement des coûts dû au temps que l'on doit passer à essayer de s'y retrouver. Quant à savoir si un transporteur considéré comme sûr dans un régime l'est aussi dans tous les autres régimes, c'est une autre question. Environ une demi-douzaine seulement de points du Code canadien de sécurité sont appliqués de façon uniforme à travers le pays. Le manque d'uniformité cause un problème quand nous voulons faire du commerce intérieur.

La présidente: Estimez-vous que nous avons besoin de réglementation supplémentaire pour accroître la sécurité? Quelle est votre opinion au sujet du Code canadien de sécurité?

Mme MacGillivray: Les normes nationales de sécurité actuelles sont efficaces. Si elles étaient appliquées de façon uniforme dans toutes les provinces, elles nous seraient très utiles. Le problème se situe au niveau de la mise en application: les provinces n'ont aucune motivation à adhérer à un code national.

Faut-il de la réglementation supplémentaire? Non, pas en ce qui concerne le code proprement dit. Cependant, je vous prie d'essayer d'inciter le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux à poursuivre un objectif commun avec un minimum de discipline.

La présidente: C'est bien dit. Avez-vous été consultés lorsque le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a établi les normes du Code canadien de sécurité? Estimez-vous que ce code correspond à l'opinion générale des camionneurs?

Mme MacGillivray: L'ACTI et la Ligue canadienne de transport industriel (LCTI), comme elle s'appelait précédemment, sont membres de la CCATM depuis longtemps. L'ACTI en faisait déjà partie bien avant mon arrivée. Nous soutenons le Code canadien de sécurité. La plupart des normes concernent surtout le

an active role. I would say that with regard to a majority of the standards we leave it to the truckers to work those things out. Again, what the shippers require of the code is very simple. What they require is consistency.

One of our basic needs is that shippers have a tool with which they can measure the safety compliance of a carrier. Shippers need to be reasonably assured that they can hire a truck in New Brunswick and have that same truck run all the way west to Vancouver without worrying about weights, dimensions and the different aspects that the provinces get into. We leave to the truck operators the individual matters, such as logbooks and how they are filled out.

Senator Forrestall: I want to ask you about your position on the observations of Anthony Downs, a senior fellow in the trucking association. Last week, he made points in a fairly major address that dealt with accommodating future, safe and sustainable growth in the trucking industry. He draws a very interesting conclusion. As I look to the future of the U.S. ground transportation from 2000-20, I approach it with that fear that we all have — how on earth is anything going to be able to move in 20 years, let alone move safely?

He got me thinking about what must be an enormous cost to trucking in North America. We are just dealing with Canada, but it is applicable in a global sense. At certain times of the day, virtually nothing moves, except the dial on the radio in the traffic jam.

He drew a rather interesting conclusion. He said:

You may be surprised that I have not predicted more radical technical and other changes in ground transportation over the next 20 years. But when I look back 20 years to 1980 —

And I ask you to cast your mind back to that time and think about whether this is true.

— I do not see evidence of many radical changes from then until now. And high-tech ideas like high-speed automated highways being proposed by many futurists frankly strike me as ludicrously costly and ineffective. My only radical conclusion is that, in spite of all our problems, I optimistically believe the nation will continue to be able to move around well enough during the next 20 years to maintain a rising standard of living for most Americans.

That applies to most Canadians as well.

On the subject of traffic jams, we have not done anything radical. Some of us have had the privilege of seeing smart highways in various stages of development and being tested. They are wonderful. When you drive down the Eastern Seaboard of the United States, it is not long before you know where your comfort lane is. You get in it and you stay there. You are in a little cocoon and you feel relatively safe. That is the only radical change of any consequence in the last 20 years. Regardless of where you are

secteur du camionnage dans lequel les expéditeurs jouent certes un rôle actif. Je dirais que nous laissons les camionneurs établir la plupart de ces normes. L'exigence des expéditeurs à l'égard du code est toute simple. Ils ont besoin d'uniformité.

Un de leurs besoins fondamentaux est de disposer d'un outil leur permettant d'évaluer le degré de conformité d'un transporteur en matière de sécurité. Les expéditeurs ont besoin d'être raisonnablement assurés qu'ils peuvent faire transporter de la marchandise du Nouveau-Brunswick à Vancouver par le même camion, sans avoir à se préoccuper de la charge, des dimensions et des différences entre les règlements provinciaux. Nous laissons le soin aux camionneurs de régler les questions de détail telles que la façon de remplir les carnets de route.

Le sénateur Forrestall: Je voudrais savoir ce que vous pensez des observations d'Anthony Downs, un cadre de l'Association du camionnage. La semaine dernière, dans un exposé très important, il a fait des commentaires très intéressants au sujet de la croissance sûre et durable du secteur du camionnage. Quand je pense à ce que deviendra le transport routier américain de 2000 à 2020, j'éprouve des craintes que nous avons tous: comment sera-t-il possible de transporter encore de la marchandise dans une vingtaine d'années et à plus forte raison de la transporter en toute sécurité?

Il m'a fait penser à ce qui doit représenter un coût énorme pour le camionnage en Amérique du Nord. Nous examinons la situation du transport au Canada mais les constatations sont applicables à l'échelle globale. À certaines heures de la journée, pratiquement rien n'avance, sauf l'aiguille du cadran de la radio du véhicule bloqué dans un embouteillage.

M. Downs a tiré une conclusion assez intéressante, que voici:

Vous serez peut-être étonnés que je n'aie pas prédit davantage de changements techniques radicaux et divers autres changements dans le secteur des transports routiers pour les 20 prochaines années. Cependant, quand je remonte 20 années en arrière, jusqu'en 1980 [...]

Et je vous demande de vous remémorer cette époque et de vous demander si c'est exact.

[...] je ne vois aucun signe de nombreux changements radicaux. Les grands projets axés sur la haute technologie, comme les autoroutes électroniques, imaginées par de nombreux visionnaires, me semblent excessivement onéreux et inefficaces. Ma seule conclusion radicale est que, malgré tous nos problèmes, je reste optimiste et je crois que la situation économique de notre pays au cours des 20 prochaines années sera propice au maintien de la hausse du niveau de vie de la plupart des Américains.

Cela s'applique à la plupart des Canadiens également.

En ce qui concerne les embouteillages, nous n'avons pris aucune initiative radicale pour remédier à ce problème. Certains d'entre nous ont eu le privilège de suivre diverses étapes de développement et de mise à l'essai d'autoroutes électroniques. Elles sont extraordinaires. Lorsqu'on emprunte le Eastern Seaboard aux États-Unis, on sait très vite où se trouve la voie où l'on se sent à l'aise. On s'y place et on y reste. On est comme dans un petit cocon et on se sent relativement en sécurité. C'est le seul

between New York and Washington, there is a traffic jam at five o'clock.

What is your organization doing about that? I am concerned about the lost revenue as a result of 20 million trucks tied up from Los Angeles to Halifax in the morning, at noon, and late in the afternoon. This is gradually becoming a major financial burden to the industry and to the consumer.

Is this a matter that concerns your group? If so, what are you doing to relieve yourself of that enormous burden, which must eventually be picked up by taxpayers, that is, the cost of a very valuable 18-wheeler making great progress at four miles per hour on the freeway?

Ms MacGillivray: As you have already ably described, the people who are buying transportation services do pay a cost for that congestion. We are wasting money when the trucks are not moving. The delays have become even more acute in the last 10 to 15 years as Canada took on, just in time, logistics pipeline methodology, whereby, rather than warehousing raw materials, a truck rolls up to a plant and offloads the materials just as they are needed on the assembly line or in the manufacturing process.

This is not a Canadian phenomenon. This is something that is taking place all over North America. Obviously, if Canadian companies are out of step with this economic efficiency, they will be uncompetitive in selling their products.

The CITA is very much cognizant of those issues of infrastructure. The infrastructure that we enjoy today is between 30 and 40 years old and at the end of its lifetime. The highways and streets were designed in the late 1950s and early 1960s with a 30-year life span. We are at the end of that. We were so proud of ourselves for the Seaway, locks and the TransCanada highway system that we spent 25 to 30 years patting ourselves on the back rather than reinvesting and maintaining our assets.

CITA has been actively promulgating the idea that if we are going to create economic prosperity for the next 20 to 30 years there is a profound need to look at how we create transportation policy at municipal, federal and provincial levels and come up with a unified vision for a national transportation strategy. How can we best utilize the assets that we already have, such as the Seaway, North America's only transcontinental railway system, and our network of highways, to ensure that each one is utilized optimally? How can we level the playing field for all the modes to ensure that shippers make the most cost-effective, environmentally friendly, efficient and safe choices possible?

Currently, our transportation regulation and legislation is done in a piecemeal fashion. There has been an effort in the last 10 years to have large omnibus bills, but things are still done in a piecemeal fashion. We need to look seriously at structures that were put in place 60 to 70 years ago, to see whether they can

changement radical assez important des 20 dernières années. Entre New York et Washington, où que l'on soit, à 17 heures, on est pris dans un embouteillage.

Que fait votre association à ce sujet? Je me préoccupe des pertes financières dues au blocage de 20 millions de camions entre Los Angeles et Halifax le matin, à midi et en fin d'après-midi. Ce problème devient un lourd fardeau financier pour l'industrie et le consommateur.

Est-ce une question qui vous préoccupe? Dans ce cas, que faites-vous pour vous soulager de l'énorme fardeau financier que représente la progression d'un 18 roues, qui a coûté très cher, à la vitesse de quatre milles à l'heure sur une voie rapide? La note doit être payée par les contribuables, au bout du compte.

Mme MacGillivray: Comme vous l'avez déjà si bien dit, les personnes qui ont recours aux services de transport paient le coût de cette congestion. On perd de l'argent quand les camions n'avancent pas. Les retards sont devenus beaucoup plus nombreux au cours des 10 ou 15 dernières années, depuis que le Canada a adopté la formule d'acheminement de la marchandise juste à temps qui consiste à envoyer un camion dans une usine pour y décharger les matières premières au moment où l'on en a besoin à la chaîne de montage ou au cours du processus de production, plutôt que d'en garder en stock.

Ce n'est pas un phénomène purement canadien. Ce système est en vigueur dans toute l'Amérique du Nord. De toute évidence, si les entreprises canadiennes sont en retard sur les autres à cet égard, elles cesseront d'être concurrentielles.

L'ACTI est très consciente de ces problèmes d'infrastructure. L'infrastructure actuelle date de 30 à 40 ans et est en fin de parcours. Les autoroutes et les routes ont été conçues vers la fin des années 50 et le début des années 60 pour une durée de 30 ans. L'échéance est arrivée. Nous étions tellement fiers de nous pour le système comprenant la Voie maritime du Saint-Laurent, les écluses et la Transcanadienne que, pendant 25 ou 30 ans, nous nous sommes donné des coups d'encensoir au lieu de réinvestir pour protéger notre actif.

L'ACTI diffuse activement le message suivant: si l'on veut s'assurer une certaine prospérité économique pour les 20 ou 30 prochaines années, il est indispensable d'envisager l'élaboration d'une politique de transport commune, à l'échelon municipal, fédéral et provincial et d'adopter une vision unifiée pour établir une stratégie nationale en matière de transport. Comment exploiter au maximum des avoirs comme la Voie maritime, le seul chemin de fer transcontinental d'Amérique du Nord et notre réseau d'autoroutes pour que chaque maillon du système soit utilisé de façon optimale? Comment établir des règles du jeu uniformes pour tous les modes de transport de façon à ce que les expéditeurs puissent prendre les décisions les plus rentables, les plus écologiques, les plus efficaces et les plus sûres possible?

À l'heure actuelle, la réglementation et la législation en matière de transports est disparate. Depuis une dizaine d'années, on s'efforce de proposer de volumineux projets de loi omnibus mais on procède toujours par petites étapes. Il est nécessaire d'examiner sérieusement les structures mises en place il y a 60 ou 70 ans,

continue to survive or whether they are needed in today's environment.

There is no doubt that the shipper community has been very strong on the need for pilots, not only in the St. Lawrence but all over Canada. There are all sorts of things that, from a shipper's perspective, are not required, yet they continue to pay for them. We believe that with a national transportation policy and a fairly disciplined look at what infrastructures are required for the next 20 years to continue Canada's prosperity, the shippers can assist to alleviate some of the congestion.

The other half of the issue, of course, is the social one. Yes, there are many trucks on the roads, but there are also many cars on the road. Canada is in love with the automobile. In the last 20 years, Canadians have wanted to live in the suburbs, with 50-by-75 foot lots. This causes incredible strain around our urban centres. All communities and all stakeholders have a role to play. It should not be left to the transportation industry to solve this issue on its own.

Senator Forrestall: That is the dilemma we face. You cannot get into too much trouble if you are only travelling 10 miles an hour. You get into plenty of trouble if you are travelling 110 miles an hour. That is a particular concern of mine. I do not know how to resolve the problem in our Canadian system, the archaic system of the provincial, federal and municipal approach. We are all public bodies. We put the money in and so we want the control. That is what we have been doing for 80 or 100 years.

Is anyone in the industry in Canada, to your knowledge, putting money to address some of concerns for the future and trying to find answers to some these difficult questions of funding of transportation, not to mention the safety aspects?

Ms MacGillivray: There are many consultants out there who are benefiting from the number of studies. This is an issue that has plagued urban areas in Canada for some time.

In the Toronto-Montreal corridor, the railways have tried to institute what they call the iron highway or expressway, which is basically another kind of intermodal transport whereby a truck's trailer will be deposited on a flatbed and rolled along, the tractor rolls off the flatbed, and another tractor will meet the flatbed at the city at the other end. This is designed to take some of the congestion off the 401, between Toronto and Montreal. The CITA supports that kind of project. Canadian Pacific has put a fair degree of investment into this project.

One of those trains can take between 200 and 250 trailers off the road. It is like trying to empty the ocean with a thimble. It is a good start, but it will not solve the problem tomorrow.

Senator Callbeck: In regard to your comments on the uniform bill of lading and statutory conditions, I have a question. I understood you to say that the federal government set the

pour déterminer si elles peuvent survivre ou si elles sont toujours nécessaires dans le contexte actuel.

Il ne fait aucun doute que les expéditeurs insistent beaucoup sur la nécessité d'avoir des pilotes, non seulement sur le Saint-Laurent mais dans toutes les régions du Canada. Il y a toutes sortes d'éléments dont les expéditeurs n'ont pas besoin et pour lesquels ils continuent à payer. Nous pensons que si l'on instaure une politique nationale en matière de transport et que l'on essaie de déterminer avec un minimum de rigueur les infrastructures qui seront nécessaires pour maintenir la prospérité du Canada pendant les 20 prochaines années, les expéditeurs pourront remédier en partie au problème de la congestion de la circulation.

L'autre aspect du problème est, bien entendu, d'ordre social. Il y a en effet beaucoup de camions sur les routes mais aussi beaucoup de voitures. Les Canadiens vouent un culte à l'automobile. Au cours des 20 dernières années, ils ont voulu vivre dans les banlieues, sur des terrains de 50 pieds sur 75 pieds. Ce goût pour la vie en banlieue est une source d'engorgement de la circulation dans le voisinage des centres urbains. Toutes les collectivités et tous les intervenants ont un rôle à jouer. Il ne faut pas compter uniquement sur l'industrie des transports pour résoudre ce problème.

Le sénateur Forrestall: C'est un dilemme. On ne peut pas avoir trop d'ennuis si l'on ne roule qu'à 10 milles à l'heure. On peut en avoir beaucoup en roulant à 110 milles à l'heure. C'est une question qui me préoccupe au plus haut point. Je ne sais pas comment résoudre le problème de notre système de transport canadien et de l'approche archaïque provinciale-fédérale-municipale en la matière. Nous sommes tous des organismes publics. Nous investissons et nous voulons avoir le contrôle. C'est ce qu'on fait depuis 80 ou 100 ans.

Pouvez-vous dire si, dans l'industrie, il y a un secteur qui investit dans la recherche de solutions aux problèmes qui nous attendent, notamment au pénible problème du financement des transports, sans parler de ceux qui sont liés à la sécurité?

Mme MacGillivray: Bien des consultants ont accès à diverses études. C'est un problème avec lequel les régions urbaines se trouvent aux prises depuis un certain temps.

Dans le couloir Toronto-Montréal, les compagnies de chemin de fer ont essayé d'instituer ce qu'elles appellent la voie rapide d'acier, qui est un autre type de transport intermodal consistant à charger la remorque du camion sur un wagon plat, à la détacher du tracteur pour la raccrocher à un autre tracteur au point d'arrivée. Ce système a pour but de décongestionner la circulation sur la 401, entre Toronto et Montréal. L'ACTI soutient ce genre de projet. Le Canadien Pacifique a fait un investissement assez considérable dans ce projet.

Un seul train peut transporter de 200 à 250 remorques. Cependant, c'est comme si l'on essayait de vider l'océan avec un dé à coudre. C'est une bonne initiative, mais elle ne permettra pas de résoudre le problème à brève échéance.

Le sénateur Callbeck: J'ai une question à poser à propos des commentaires que vous avez faits sur l'uniformisation de la lettre de transport et les conditions réglementaires. Si j'ai bien compris,

standards for that liability. Do the provinces have any input into that?

Ms MacGillivray: This is an issue that the federal government has delegated to the provinces. There needs to be something in the act that says that a bill of lading issued in the Province of Ontario is good for Canada if it is going across a provincial boundary. It is as simple as that.

They do not have to list every single provision that ought to be in a bill of lading; they just have to say that one ought to exist and should be recognized in all jurisdictions. If you ship something from Ontario and you have an issue with the cargo, you will take that to an Ontario court and they will deal with any kind of remedies that you require. It is a full delegation operation from the federal government.

If that provision is not there, then interprovincial transportation will not be in anyone's jurisdiction, which will cause a problem.

Senator Callbeck: Right now we have a standard bill of lading; correct?

Ms MacGillivray: There is a bill of lading. The provinces establish the standards for the bill of lading and the provincial standards do not differ substantially from one to the other. Even there, I cannot say that there is a national bill of lading. There are just 10 bills of lading that are incredibly similar to one another.

Senator Callbeck: Really, the federal government has not had anything to do with it. The provinces have come up with their own bills of lading that seem to be pretty similar; is that correct?

Ms MacGillivray: Again, there is that requirement that the federal government establish jurisdiction over that.

Senator Callbeck: Do you want the federal government to set the standards?

Ms MacGillivray: We would like the federal government to continue to control that provision that will delegate the authority to the provinces.

Senator Callbeck: You mentioned the problem with the implementation of the safety code. As I understand the proposed legislation that we have before us, if the province does not abide by the criteria that is set up for the safety certificate, then the minister has the power to take the authority away from the province to license ex-provincial trucks. Do you take that from this legislation?

Ms MacGillivray: To my knowledge that has never happened. What we are saying is that within the CCMTA there are endless rounds of consultation. Philosophically, it appears that no one really wants to take a leadership role in establishing the national standards.

The provinces are implementing different aspects of the National Safety Code. The problem is that is that they have their own versions, standards, and how they evaluate whether or not a carrier is compliant within their jurisdiction.

vous avez dit que c'est le gouvernement fédéral qui établit les normes dans ce domaine. Les provinces ont-elles leur mot à dire?

Mme MacGillivray: C'est un pouvoir que le gouvernement fédéral a délégué aux provinces. Il faut que la loi contienne des dispositions indiquant qu'une lettre de transport délivrée en Ontario est valable dans tout le pays si l'on franchit les limites d'une province. C'est aussi simple que cela.

Il n'est pas nécessaire d'énumérer toutes les clauses de la lettre de transport; il suffit de spécifier qu'une lettre de transport est nécessaire et qu'elle doit être honorée dans toutes les provinces. Si l'on expédie de la marchandise à partir de l'Ontario et que l'on a un problème, il faut s'adresser à une cour ontarienne qui apportera les solutions nécessaires. Le gouvernement fédéral a délégué tous ses pouvoirs en la matière.

Sans une disposition de ce genre, personne n'aura compétence en matière de transport interprovincial, ce qui causera un problème.

Le sénateur Callbeck: On a maintenant une lettre de transport standard. Est-ce exact?

Mme MacGillivray: On a une lettre de transport. Ce sont toutefois les provinces qui établissent les normes pour cette lettre et ces normes ne varient pas beaucoup d'une province à l'autre. Malgré tout, on ne peut pas dire qu'il s'agisse d'une lettre de transport nationale. Il y a 10 types de lettres de transport qui sont très semblables.

Le sénateur Callbeck: Le gouvernement fédéral n'est donc pas intervenu du tout. Ce sont les provinces qui ont proposé leurs lettres de transport et celles-ci sont très semblables. Est-ce bien ce que vous voulez dire?

Mme MacGillivray: Il faut que le gouvernement fédéral établisse sa compétence dans ce domaine.

Le sénateur Callbeck: Voulez-vous que ce soit lui qui fixe les normes?

Mme MacGillivray: Nous voudrions que le gouvernement fédéral continue de surveiller la disposition qui délèguera le pouvoir aux provinces.

Le sénateur Callbeck: Vous avez signalé le problème que pose l'application du code de sécurité. Si j'ai bien compris les dispositions du projet de loi que nous avons sous les yeux, si les provinces ne respectent pas les critères établis pour le certificat de sécurité, le ministre a le pouvoir de priver la province en question du droit de délivrer un permis aux camionneurs extraprovinciaux. Est-ce ainsi que vous comprenez ce projet de loi?

Mme MacGillivray: Le cas ne s'est jamais produit, à ce que je sache. Ce que nous voulons dire, c'est que le CCATM tient des consultations interminables à ce sujet. En principe, il semble que personne ne tienne à se charger d'établir les normes nationales.

Les provinces mettent en œuvre divers aspects du Code canadien de sécurité. Le problème est qu'elles ont chacune une version, des normes et des méthodes différentes pour déterminer si un transporteur respecte leurs règlements.

As a case in point, Ontario, for many years, has had a regime of the commercial operators registry, whereby all commercial carriers must be registered and are on a point system as far as compliance. If an operator get a speeding ticket, the procedure is much like that of a demerit system. If an operator surpasses a number of points, based on the size of the fleet, that operator might get a letter. For many years, Ontario was the only regime that had that. Quebec has been trying to implement something similar in the last couple of years. In other jurisdictions, there may be different iterations of that. Even amongst provinces, you cannot get a good picture of a trucker's compliance with that province's regulations.

To take this back to the shipper, when a shipper is trying to choose whether a carrier is compliant, they must first sort out what the standard is for each province. Then they must sort out whether the standards are being enforced consistently. Then they must decide whether that carrier meets, or exceeds, their comfort level.

In regard to the current aspect of whether the minister has the ability to take away an operating authority or the province's ability to license an operating authority, we are saying this needs to be reiterated and beefed up, saying, "Okay, guys, on this date, let's make sure that we're all going in the same direction and we're all going to be at the same place."

Senator Callbeck: I do not mean that that is in the existing legislation.

I understand that is in the proposed legislation before us with regard to a province not abiding by the criteria for the safety certificate.

Ms MacGillivray: We have no problem with that, but, again, there is no deadline established. It could be another 16 years before someone says, "Goodness, there is no consistent standard." We have been working on a national safety code since 1967, and we are still not there.

Senator Callbeck: You would like dates for implementation of all these safety codes?

Ms MacGillivray: We would like strong incentives, be it a staggered proclamation or an actual deadline. This is not to say that there are not issues. This is not to say that one jurisdiction does not have a point with the continued debate. We want that to be combined with renewed resolve by the federal government to help some of the provinces with the implementation of a national standard.

Senator Callbeck: In terms of giving more money?

Ms MacGillivray: Absolutely. There are varying degrees of studying the issue. Ontario has had a safety code in place for 18 months. Quebec is currently implementing one. There are codes being put in place in the Maritime provinces and perhaps in Alberta. It varies greatly across the country.

Par exemple, pendant des années, l'Ontario a eu un régime de registre pour les camionneurs en vertu duquel ils étaient tenus de s'inscrire et étaient soumis à un système de points très analogue au système de démerite en cas de contravention pour excès de vitesse. Au-delà d'un plafond fixé en fonction de la taille du parc de camions, l'exploitant risque de recevoir un avertissement écrit. Pendant des années, l'Ontario a été la seule province dotée d'un tel régime. Le Québec essaie depuis deux ou trois ans de mettre en œuvre un système analogue. Des variantes de ce système sont peut-être en vigueur dans d'autres provinces. Même à l'échelon provincial, on ne peut pas obtenir un bon aperçu de la tendance d'un camionneur à respecter les règlements provinciaux.

Pour en revenir aux expéditeurs, lorsqu'un expéditeur essaie de décider si un transporteur respecte les règlements, il doit d'abord essayer de déterminer si les normes sont appliquées de façon uniforme. Il doit ensuite décider si le transporteur atteint ou dépasse le niveau qu'il souhaite.

Pour ce qui est de la question de savoir si le ministre peut retirer un permis d'exploitation ou priver une province du droit de délivrer un permis d'exploitation, nous estimons qu'il faut être fixés une bonne fois pour toutes sur ce point et indiquer clairement qu'à partir d'une date précise, il faudra s'assurer que l'on va tous dans la même direction pour en être tous au même niveau.

Le sénateur Callbeck: Je ne veux pas dire que c'est dans la loi actuellement en vigueur.

Je crois comprendre que c'est prévu dans le projet de loi à l'étude dans le cas où une province ne respecte pas les critères d'octroi du certificat de sécurité.

Mme MacGillivray: Nous ne nous y opposons pas, mais je rappelle qu'aucune échéance n'est prévue. Il faudra peut-être attendre encore 16 ans pour que quelqu'un s'aperçoive de l'absence d'uniformité dans les normes. Nous élaborons un code canadien de sécurité depuis 1967 et nous n'en sommes pas encore arrivés à ce stade.

Le sénateur Callbeck: Est-ce que vous voudriez que l'on fixe des dates d'entrée en vigueur de tous ces codes de sécurité?

Mme MacGillivray: Nous voudrions de fortes motivations, qu'il s'agisse d'une prorogation échelonnée ou d'une échéance ferme, ce qui n'exclut pas la possibilité qu'il y ait des problèmes et qu'une province ait de bonnes raisons de poursuivre les discussions. Nous voulons que le gouvernement fédéral nous assure qu'il est décidé à aider certaines provinces à mettre en œuvre une norme nationale.

Le sénateur Callbeck: En leur donnant davantage de fonds?

Mme MacGillivray: C'est bien cela. L'étude du problème est plus avancée dans certaines provinces que dans d'autres. L'Ontario a un code de sécurité en place depuis 18 mois. Le Québec est en train d'en mettre un en vigueur. Des codes sont mis en place dans les provinces maritimes et peut-être même en Alberta. La situation varie beaucoup d'une région à l'autre.

Senator Callbeck: The federal government was giving the provinces money, but did it run out in the year 2000?

Ms MacGillivray: I believe it ran out prior to that. In the very early years, I believe the federal government was funding some of the programs; however, it died out as a result of deficit cutting.

Senator Callbeck: Currently, there is no federal money going to the provinces; correct?

Ms MacGillivray: Not to my knowledge.

Senator Eyton: I am mildly surprised to see you here. I do not mean that you are not welcome; it is lovely to have you here. I am associated with a number of the companies that are members of your organization and I find it very difficult to imagine a shipper at the Noranda smelter even thinking the words "safety compliance regime," "national safety code" or anything like that. I would have thought that a shipper is a shipper and he is looking for someone reliable with whom he has experience who will give him the right kind of service at the right price. It is hard for me to accept that what we are talking about here today is current, topical and hotly debated among your members. That is why I am mildly surprised that you are here.

However, you are saying that it is a concern, it is an issue, and it is debated?

Ms MacGillivray: Yes, absolutely. Safety is important to our association. A shipper who is choosing a carrier wants to ensure that the risk of hiring someone to ship the goods is mitigated as much as possible. One of the easiest ways to do that is to check out a prospective carrier's compliance. Our large members have the ability to require, particularly in regimes where they maintain records of compliance, drivers to show their safety ratings or even their compliance sheets — their CVORS.

Senator Eyton: Would that happen on a regular basis?

Ms MacGillivray: Absolutely. My members will check that. However, in order to get anything useful, you have to ask the carrier to supply it. Then, there are situations where accidents might happen, particularly as the roads get more congested and the truckers are having to deal with population on the roadways as well as the general hazards of moving things along.

Senator Eyton: Do our shippers in Canada enjoy good services and good prices relative to someone 100 miles south? Do we have comparisons?

Ms MacGillivray: I would say that they are.

Senator Eyton: Is it more expensive for us to move goods?

Ms MacGillivray: It is difficult to say because of the difference in the dollar. I would say that the systems are comparable, although it is difficult to compare because the

Le sénateur Callbeck: Le gouvernement fédéral accordait des subventions aux provinces. Ces subventions n'ont-elles pas été suspendues en l'an 2000?

Mme MacGillivray: Je crois qu'elles ont été suspendues avant cela. Au tout début, le gouvernement fédéral finançait plusieurs programmes; il a toutefois cessé de le faire en raison des mesures de réduction du déficit.

Le sénateur Callbeck: Voulez-vous dire qu'actuellement les provinces ne reçoivent plus de subventions du gouvernement fédéral pour ces programmes?

Mme MacGillivray: C'est bien cela, à ce que je sache.

Le sénateur Eyton: Je suis un peu étonné de vous voir ici. Je ne dis pas que vous n'êtes pas la bienvenue; votre présence nous fait plaisir. Je suis associé à diverses entreprises qui sont membres de votre association et j'ai beaucoup de difficulté à imaginer qu'un expéditeur de la fonderie de Noranda pense à un régime de conformité aux normes de sécurité, à un Code canadien de sécurité ou à quelque autre réglementation analogue. Je pensais qu'étant donné la nature de sa profession, un expéditeur essaie de trouver quelqu'un de fiable, dont il est assuré d'obtenir un bon service à un prix raisonnable. J'ai de la difficulté à croire que les questions dont nous sommes en train de discuter occupent une très grande place dans les délibérations de votre association. C'est pourquoi je suis un peu étonné de vous voir ici.

Est-ce que cela veut dire que c'est un problème qui vous préoccupe et dont vous discutez?

Mme MacGillivray: C'est bien cela. Nous accordons beaucoup d'importance à la sécurité. L'expéditeur qui choisit un transporteur tient à réduire le plus possible les risques et une des formules les plus efficaces consiste à vérifier si le transporteur éventuel respecte les règlements. Les grandes entreprises qui font partie de notre association peuvent exiger, surtout lorsqu'elles tiennent des dossiers à cet égard, que les camionneurs leur communiquent leurs cotes de sécurité ou leur montrent leurs feuilles de conformité ou leurs certificats d'enregistrement du conducteur du véhicule utilitaire.

Le sénateur Eyton: Est-ce une pratique courante?

Mme MacGillivray: Bien sûr. Mes membres font cette vérification. Cependant, pour obtenir des renseignements utiles, il faut les demander au transporteur. Des accidents surviennent parfois, surtout lorsque les routes sont plus congestionnées et que les camionneurs doivent tenir compte des autres automobilistes et des risques que comporte le transport de marchandises.

Le sénateur Eyton: Les expéditeurs canadiens obtiennent-ils de bons services et de bons prix par rapport à leurs homologues américains? Existe-t-il des statistiques à ce sujet?

Mme MacGillivray: Je pense que oui.

Le sénateur Eyton: Le transport de marchandises est-il plus coûteux pour les Canadiens?

Mme MacGillivray: C'est difficile à dire à cause de la différence de valeur des deux devises. Je dirais que les systèmes sont comparables bien qu'il soit difficile d'établir une

systems are very much different in terms of how they regulate themselves and how they manage the safety issue.

It is rather disappointing that a country with only 10 jurisdictions seems to have more trouble than a country with 50 jurisdictions in establishing a national vision for safety.

Senator Eyton: Returning to the shippers, do you think our shippers are roughly competitive with shippers 100 miles south on the same band?

Ms MacGillivray: I have not heard complaints on that issue. The trucking industry does not suffer from a lack of players who want to carry their traffic at this point.

Senator Eyton: You spoke about varying standards, and I recognize that it is difficult when they are inconsistent. Is there anyone that is almost perfect? It seems to me that if you are at the top of the class in every category and every respect, everyone would welcome you and you would not have a problem. Is there anyone like that, or is that a foolish question?

Ms MacGillivray: Ontario seems to be more advanced in this area, but then Ontario has philosophical differences with the other jurisdictions on how to carry out a safety audit.

Senator Eyton: So it is more on the compliance side than the actual standards side?

Ms MacGillivray: It is the standard as well. Ontario demands that all truckers shall have a facility audit. An inspector will look at all records regardless of what a carrier's compliance level is and whether there has been one accident or 100. In other jurisdictions, a carrier might be audited if he is red-flagged because of transgressions or a high accident rate. In some jurisdictions, inspections might even be random. This is the issue. If, for example, Prince Edward Island deems one of my members to be safe there, does Manitoba hold him to the same level?

Senator Eyton: I was looking at the toughest jurisdiction, which is perhaps Ontario.

Ms MacGillivray: Yes, Ontario, and Quebec is coming along nicely.

Senator Eyton: Are you suggesting that the federal government should simply enact a national safety code and cooperate through funding in compliance? The provinces and Ottawa have been talking to each other for a long time and they have not got very far.

Ms MacGillivray: A fair degree of delicacy is still required. This is something that will be implemented and enforced in the provinces. There is still a need to consult with them on how this can be best achieved. We need a carrot and a stick to bring everyone along to the same end.

Senator Eyton: After years, we are still not there. In an earlier sitting, we were told that something like 75 per cent of revenue in

comparaison du fait que les réglementations et la gestion de la question de la sécurité sont très différentes.

C'est désolant de voir qu'un pays qui ne compte que 10 provinces semble avoir plus de difficulté à adopter une vision nationale en matière de sécurité qu'un pays composé de 50 États.

Le sénateur Eyton: Pour en revenir aux expéditeurs, estimez-vous qu'ils sont concurrentiels par rapport aux expéditeurs américains?

Mme MacGillivray: Je n'ai pas entendu de plaintes à ce sujet. L'industrie du camionnage ne manque pas d'intervenants qui veulent devenir concurrentiels.

Le sénateur Eyton: Vous avez dit que les normes étaient différentes et je reconnais que, dans ce domaine, le manque d'uniformité cause des problèmes. Y a-t-il des transporteurs qui se rapprochent de la perfection? Il me semble que, quand on atteint les niveaux supérieurs à tous les égards, tout le monde est satisfait et on n'a pas de problèmes. Est-ce parfois le cas ou est-ce une question idiote?

Mme MacGillivray: L'Ontario semble être en avance sur les autres provinces à cet égard mais cette province applique des principes différents en matière de vérification de sécurité.

Le sénateur Eyton: Par conséquent, ne s'agit-il pas davantage d'une question de conformité que d'une question de normes?

Mme MacGillivray: Les normes ont malgré tout de l'importance également. L'Ontario exige que tous les camionneurs se soumettent à une inspection sur les lieux. Un inspecteur examine tous les dossiers, peu importe le degré de conformité du transporteur et peu importe qu'il ait été impliqué dans un accident ou dans une centaine d'accidents. Dans d'autres provinces, il est possible que le transporteur fasse l'objet d'une vérification parce qu'il a transgressé maintes fois les règlements ou que son taux d'accidents est élevé. Dans plusieurs provinces, les inspections sont même faites au hasard. C'est là le problème. Est-ce qu'un de mes membres jugé sûr à l'Île-du-Prince-Édouard aura la même cote de sécurité au Manitoba?

Le sénateur Eyton: Je pensais à la province où les règlements sont les plus stricts, qui est peut-être l'Ontario.

Mme MacGillivray: Oui, l'Ontario et le Québec ont une réglementation assez efficace.

Le sénateur Eyton: Recommandez-vous que le gouvernement fédéral se contente d'adopter un Code canadien de sécurité et qu'il collabore en octroyant des fonds pour ce qui est de la conformité? Les provinces et Ottawa en discutent depuis longtemps mais ces discussions n'ont pas encore abouti à grand-chose.

Mme MacGillivray: Une certaine délicatesse est toujours nécessaire. Ce sont des normes qui seront mises en œuvre et appliquées dans les provinces. Il est nécessaire de les consulter pour savoir quelle est la meilleure formule. Nous avons besoin d'une carotte et d'un bâton pour que tous les intervenants aboutissent au même point.

Le sénateur Eyton: Nous ne sommes pas encore arrivés à ce stade après des années d'efforts. Au cours d'une autre séance, on

the trucking industry comes from international or interprovincial activity.

That clearly is a federal jurisdiction. Is it not time to say to everyone to stop playing games, here is the standard, and here is how we will comply? It seems to me that you have a lot to say about it, considering your financial stake.

Ms MacGillivray: There is still a need for consultation. As I said before, there are issues amongst the provinces. I do not think that they are being difficult because they want to be. They have issues with some of the things, and how they will be implemented. That needs to be recognized.

Senator Eyton: How long would you give them? This cannot go on. There cannot be multiple years while we push, pull, change a bit and look for a consensus. It seems that the federal government, having jurisdiction over three-quarters of the revenue, should take a leadership position.

Ms MacGillivray: Off the top of my head, I think that six months might be a little soon. After four years or so, if the legislation contains some sort of review mechanism, to take stock of where they were, that might be reasonable. There are programs that need to be implemented. There are things that will take time to get started.

There are some jurisdictions that have not started on even the safety code aspect of the national safety rating. There needs to be more time, but, again, I would say that seven years to ten years might be a little too generous. A reasonable amount of time might be three years to five years.

Senator Adams: How many members in your association? Are there members in Ontario only, or across the country?

Ms MacGillivray: Our membership is national. We have members in every province, whether their head office is there or they have plants there. I am more intimate with the Ontario regulations than I am with some of the others. Certainly, our members are large companies, as well as small companies.

Again, many of the standards for purchasing transportation services are established in the larger companies. It would be beneficial as a public good to ensure that the small and medium-sized shippers have all the tools they need to ensure that the carriers they are considering hiring have a good safety compliance record.

Senator Adams: Does your association offer training programs in the field of safety or for licensing?

Ms MacGillivray: The easiest way to do it would be to have a central database available on the Web. If a trucking sales representative comes into your office, you could enter his name and access his safety record in Canada. Therefore, it is deemed

nous a dit qu'environ 75 p. 100 des recettes réalisées dans l'industrie du transport routier viennent du transport international ou interprovincial.

C'est incontestablement un domaine de compétence fédérale. N'est-il pas temps de dire à tous les intéressés de cesser de jouer aux plus fins, de leur dire quelle est la norme et comment s'y conformer? Il me semble que, compte tenu des intérêts financiers que vous avez dans ce secteur, vous avez beaucoup à dire à ce sujet.

Mme MacGillivray: La consultation est toujours nécessaire. Comme je l'ai déjà signalé, les provinces ont des problèmes entre elles. Je ne pense pas que ce soit volontaire. Elles ont des problèmes à propos de diverses règles et de la façon de les mettre en œuvre. C'est ce qu'il faut admettre.

Le sénateur Eyton: Combien de temps leur donneriez-vous? La situation ne peut persister indéfiniment. On ne peut pas continuer pendant des années à tergiverser, et à apporter un petit changement ici et là et à essayer de dégager un consensus. Il semble que le gouvernement fédéral, puisqu'il a compétence dans le secteur qui représente les trois quarts des recettes, devrait prendre la tête des opérations.

Mme MacGillivray: À première vue, je crois qu'un délai de six mois serait un peu trop court. Il serait raisonnable de faire le bilan après environ quatre ans, si le projet de loi renferme un quelconque mécanisme d'examen. Il y a des programmes à mettre en œuvre. Dans certains cas, le démarrage prendra un certain temps.

Certaines provinces n'ont même pas encore commencé à s'intéresser au volet code de sécurité du système national de cotation en matière de sécurité. Il faudra plus de temps mais je dirais qu'un délai de sept à dix ans serait peut-être un peu trop long. Un délai de trois à cinq ans me semblerait raisonnable.

Le sénateur Adams: Combien de membres compte votre association? Sont-ils tous de l'Ontario ou viennent-ils de toutes les régions du pays?

Mme MacGillivray: Nous sommes un organisme national. Nous avons des membres de toutes les provinces, que ce soit parce que la maison mère y est située ou parce que l'entreprise y a des usines. Je connais mieux les règlements ontariens que ceux des autres provinces. Nous comptons de grandes et de petites entreprises parmi nos membres.

La plupart des normes d'achat de services de transport sont établies par les grandes entreprises. Il serait d'utilité publique de faire en sorte que les PME du secteur de l'expédition puissent disposer des outils nécessaires pour s'assurer que les transporteurs auxquels elles envisagent de s'adresser aient de bons antécédents en matière de conformité aux règlements de sécurité.

Le sénateur Adams: Votre association offre-t-elle des programmes de formation dans le domaine de la sécurité ou de l'octroi de permis?

Mme MacGillivray: La solution la plus facile serait d'avoir accès à une base de données centrale sur Internet. Si un représentant du service des ventes d'une entreprise de camionnage venait dans votre bureau, vous pourriez avoir accès à son dossier

safe in the U.S., if they have jurisdiction to go down there. We are looking for that.

Senator Adams: A driver does not drive in the same weather every day. It gets dark in the night. There may be freezing rain and snow. The problem is sometimes the driver, sometimes the truck, and sometimes the safety of the roadway.

Most of my travel is by plane. Sometimes the pilot stops some place and runs around the aircraft to see if something is loose.

How does safety work in the trucking industry? Does the driver have to check the tires, say, to see if anything is loose? Is there a safety log in the truck?

Ms MacGillivray: Again, these are operational issues that the shippers really do not get into as far as how the trucker operates his business.

If a trucker is being pulled over for non-compliance or if it is discovered that the logbooks are not accurate, the safety record will indicate that. A random check is done on a yearly basis in mid-June. All the provincial jurisdictions have safety check day. There is a national road safety day. Jurisdictions set up road checks to try to identify some of those issues that you are raising.

Shippers rely on the overall rating that a jurisdiction gives a carrier; it is that rating that allows a shipper to determine how a particular carrier is complying with the individual standards within the safe operation of a truck. I do not think you will see a shipper doing circle checks of a carrier as the carrier backs up to the loading bay. There is also a question as to whether or not people are qualified to look at those sorts of things. It is beyond the realm of the shipper.

Senator Forrestall: All of us want safety, there is no doubt about that. In that way, the producer of the service and the benefactor of the service benefit.

You suggested in your comments to Senator Eyton's observations that this matter went back in your mind to the 1980s. This is now 2000.

I remember in Nova Scotia working with other premiers and the federal authorities to try to do something about a national safety code, one stop shopping. It has not worked. If we look at Europe or any of the rapidly developing areas of the world, the system that we have does not work. It is not solving our problems. It does not leave the planet with the vaguest idea where to go, except scrambling for more road space, which in turn leads to congestion and a draining of the monies available for maintenance of the existing highway structures. They then become unsafe. It is a vicious circle.

canadien; il suffirait d'entrer son nom. On présume donc qu'un transporteur qui a le droit d'aller aux États-Unis respecte les règlements de sécurité. C'est ce que nous voudrions obtenir.

Le sénateur Adams: Un conducteur ne conduit pas tous les jours dans les mêmes conditions météorologiques. La nuit, il fait sombre. Ils doivent parfois conduire dans de la pluie verglaçante ou de la neige. Le problème est que la sécurité dépend tantôt du conducteur, tantôt du camion ou encore de l'état des routes.

Je voyage surtout en avion. Le pilote fait parfois une halte quelque part et fait une inspection visuelle pour vérifier si aucune pièce n'a tendance à se détacher.

Comment procède-t-on dans le secteur du transport routier? Le conducteur doit-il vérifier les pneus pour voir si rien ne s'est desserré, par exemple? Y a-t-il un carnet de sécurité dans le camion?

Mme MacGillivray: Ce sont des questions de gestion qui concernent l'entreprise de camionnage et dont les expéditeurs ne s'occupent pas.

Si un camionneur est arrêté parce qu'il enfreint les règlements ou que l'on découvre que les carnets de route ne sont pas exacts, ce sera indiqué dans le dossier de sécurité. Une vérification au hasard est faite chaque année, vers la mi-juin. Toutes les provinces ont une journée de vérification de la sécurité. Il y a une journée nationale de la sécurité routière. Les diverses provinces font des vérifications pour essayer d'identifier certains des problèmes que vous mentionnez.

Les expéditeurs se fient à la cote globale attribuée par une province à un transporteur. C'est cette cote qui leur permet de déterminer si un transporteur se conforme aux normes de sécurité. Je ne pense pas que vous ayez jamais l'occasion de voir un expéditeur faire le tour du camion quand celui-ci arrive au quai de chargement. Encore faudrait-il avoir les qualifications nécessaires pour faire ce genre de vérification. Ce travail n'entre pas dans les cordes de l'expéditeur.

Le sénateur Forrestall: Nous tenons tous à ce que la sécurité soit assurée, ça ne fait aucun doute. C'est dans l'intérêt du fournisseur du service et de son client.

Vous avez mentionné, dans les commentaires que vous avez faits au sujet des observations du sénateur Eyton, que les derniers changements marquants remontent aux années 80. Nous sommes maintenant au début du troisième millénaire.

Lorsque j'étais en Nouvelle-Écosse, j'ai collaboré avec d'autres premiers ministres et avec les autorités fédérales pour essayer d'instaurer un code national de sécurité, c'est-à-dire un comptoir unique en quelque sorte. Nos efforts n'ont pas été fructueux. Si l'on se compare à l'Europe ou à toute autre région du monde qui se développe rapidement, on constate que notre système n'est pas efficace. Il ne résout pas nos problèmes. Il ne donne pas la moindre indication de l'objectif que nous poursuivons, si ce n'est que nous essayons de nous débrouiller pour avoir plus de place sur la route, ce qui congestionne la circulation et épuise les ressources financières destinées à l'entretien du réseau actuel. La sécurité du réseau se détériore et c'est un cercle vicieux.

Is there anyone that could better do it than the municipality, provincial or federal authority? What would happen if we were to give \$800 million to the private sector, the truckers themselves, and tell them to solve the problem? I would be quite prepared to give them 20 years. They might make a dent. Respected infrastructure analysts in the United States say that we are spinning our wheels. As long as the politicians are doing it, we are not going to build a road through a swamp because a bird made nests there. You are not going to get decisions.

You may end up with, in some cases, the absolutely correct decision, but that will not serve as transportation safety. It will not serve the producer of the service or the consumer of the service. Where we are going? Perhaps it is time to look at another way or to consider other options.

That is why I suggested to you earlier that perhaps, in an organization such as yours, you should begin to tackle these problems yourself. That could be done with the knowledge that when you had a solution that made sense to the user and the producer — those people concerned with safety, which is my basic concern — then just maybe you might have the right solution.

You will not find that solution as long as you ask the elected representatives. If we talking about the GTA, say, one person will want the Gardiner Expressway in one place while another elected representative will suggest another place. In this scenario, neither the consumer of the service nor the provider of the service is considered in the equation. They have nothing to say.

There are the institutions that make their points at the annual conventions that deal with transportation. I watch and read with great hope and enthusiasm, but one year goes by and I wonder what happened with the idea. Nothing happened. It was dismissed by the bureaucracy, conflicting ends, and probably desirable goals, on the part of different political levels of government.

I should like to know your reaction to the idea of the private sector having control of the highways. I have no idea how much the federal authority transfers to the provinces for the TransCanada under that formula. Is it \$800 million? Would that just be a drop in the bucket?

Mr. Martin Brennan, Special Adviser, Library of Parliament: The amount that the federal government spends at the moment is much less than that. I might be able to find you a figure in a minute.

Senator Forrestall: Whether it is \$80 million or \$220 million is not the point. My question is this: Might that money not be better employed if the private sector had the opportunity to resolve the transportation issues?

What is to be done with taxicabs in downtown Toronto, I do not know.

Quelqu'un pourrait-il mieux accomplir cette tâche que les autorités municipales, provinciales ou fédérales? Qu'arriverait-il si nous accordions 800 millions de dollars au secteur privé, c'est-à-dire aux camionneurs, pour résoudre le problème? Je serais bien disposé à leur accorder un délai de 20 ans. Ils feraient peut-être une percée. Des analystes d'infrastructure américains renommés affirment que nous faisons du surplace. Tant que les politiciens tergiverseront, on n'osera pas construire une route à travers un marécage parce que des oiseaux y ont fait leur nid. On ne prendra pas de décisions.

Dans certains cas, on prendra peut-être une décision rigoureusement correcte mais qui ne favorisera pas nécessairement la sécurité ou qui ne sera pas utile au fournisseur du service ni à son client. Où allons-nous? Il est peut-être temps de regarder dans une autre direction ou d'examiner d'autres options.

C'est pourquoi je vous ai dit tout à l'heure qu'une organisation comme la vôtre devrait peut-être s'attaquer à ces problèmes elle-même. On saurait au moins que, lorsque vous aurez trouvé une solution qui convienne aussi bien à l'utilisateur qu'au producteur — c'est-à-dire aux personnes qui se soucient de la question de sécurité, qui est ma principale préoccupation —, ce sera peut-être la bonne.

Vous ne trouverez pas cette solution tant que vous compterez uniquement sur les représentants élus pour la trouver. Si vous posez la question aux autorités de la Région du Grand Toronto, par exemple, un élu voudra que le Gardiner Expressway passe à un endroit précis alors qu'un autre proposera un autre endroit. Dans ce scénario, on ne tient nullement compte de l'avis du consommateur du service ni de celui du fournisseur. Ils n'ont pas voix au chapitre.

Divers organismes suggèrent des solutions dans le cadre des congrès annuels concernant le secteur des transports. J'observe et je lis avec beaucoup d'espoir et d'enthousiasme mais, un an plus tard, je me demande ce qu'on a fait de ces suggestions. Rien n'a changé. Elles ont été ignorées par les bureaucrates, parce que les divers paliers politiques ont des objectifs contradictoires quoique probablement souhaitables.

Je voudrais savoir ce que vous pensez de l'éventualité d'un contrôle du réseau routier par le secteur privé. Je n'ai pas la moindre idée du montant des crédits que le gouvernement fédéral transfère aux provinces pour la Transcanadienne en vertu de cette formule. Est-ce 800 millions de dollars? Ne serait-ce qu'une goutte d'eau dans l'océan?

M. Martin Brennan, conseiller spécial, Bibliothèque du Parlement: Les sommes que le gouvernement fédéral dépense actuellement sont très inférieures à ce chiffre. Je pourrais vous donner le chiffre exact dans une minute.

Le sénateur Forrestall: Qu'il s'agisse de 80 millions de dollars ou de 220 millions de dollars, cela n'a guère d'importance. Ce que je voudrais savoir, c'est s'il ne serait pas plus efficace de laisser au secteur privé l'occasion de résoudre les problèmes de transport.

J'ignore ce qu'il faut faire par exemple des taxis dans le centre de Toronto.

How do you react to the idea of privatization of some of these major concerns?

Ms MacGillivray: Far be it for me to refuse \$800 million. However, it is a question of balance. No one group has all the answers. Allowing the private sector to try to resolve the transportation issues pertaining to a certain problem is how, in 1919, the federal government ended up with CN Rail. I have a fair degree of caution over your suggestion. Certainly, roads are generally built for commerce. We build roads and the infrastructure so that we can move goods. As populations become more mobile, their interests have also become a part of the equation. Can a private sector resolve all the highway infrastructure problems? Certainly, they would think that they could. However, it might leave a fair degree of Canada's constituents in the dark.

The federal government has a role because this issue is in the national interest. Without the federal government taking the leadership role, the piecemeal nature of Canada's transportation system would deteriorate even more, almost to the point of paralysis. The issue is that, for some time, there has not been that national vision; we have allowed the assets that we have to deteriorate, because there has been an abdication of responsibility. I do not think that handing it over to one interest will solve that problem.

Senator Forrestall: The one interest, of course, is the industry. You are endeavouring, with one stroke, to do what I have suggested. I am offering you different tools with which to do it.

I understand your reluctance. I only suggest to you that governments have failed, to the best of my knowledge, for 35 or 40 years — Liberal, Conservative and socialist governments. We have not been able to unite to achieve much in the field of safety. We must find a way to do this. We cannot sit around for the rest of this century and waste it.

I suggest that we have not had any direction for 20 or 30 years, although we have had changes and we have accommodated things. However, nothing has improved, and traffic does not move any faster. The national railway, for example, moved at 3.5 miles per hour in the 1920s; it is up a little over 4 miles per hour now. I should like to see comparative figures for trucking. I do not think that they move much faster. We do specifics to accommodate production, but nothing will change. I am becoming radical, and I do not know what it is. Thank you, I appreciate your view.

Senator Callbeck: Do you have any concerns for the trucking industry in terms of hours of driving? I understand that, in Canada, the hours of driving is the highest in the world. There is a proposal to increase it even more. Are you concerned about that, or any other issues?

Que pensez-vous d'une éventuelle «privatisation» de certains de ces problèmes majeurs?

Mme MacGillivray: Il ne me viendrait pas à l'esprit de refuser 800 millions de dollars. Il ne faut toutefois pas oublier qu'aucun groupe ne possède toutes les solutions. C'est en permettant au secteur privé d'essayer de résoudre un problème spécifique en 1999 que le gouvernement fédéral a créé CN Rail. J'ai par conséquent quelques doutes en ce qui concerne votre suggestion. On construit généralement des routes pour le commerce, c'est un fait. On construit des routes et toute une infrastructure routière pour pouvoir transporter les marchandises. Du fait que la mobilité des populations s'est accrue, leurs intérêts entrent également en ligne de compte. Le secteur privé peut-il résoudre tous les problèmes d'infrastructure routière? Il pense certainement qu'il en est capable. Cependant, un bon nombre de Canadiens seraient peut-être laissés pour compte.

Le gouvernement fédéral a un rôle à jouer dans ce domaine parce qu'il s'agit d'une question d'intérêt national. Si le gouvernement fédéral ne prend pas la direction des opérations, le système de transport canadien, en raison même de son manque d'uniformité, se détériorera au point d'être finalement paralysé. Le problème est que, depuis un certain temps, il n'y a plus aucune vision nationale; nous avons laissé nos avoirs se détériorer parce que les responsables n'ont pas pris leurs responsabilités. Je ne pense pas que ce problème puisse être résolu en confiant ces responsabilités à un seul groupe d'intérêt.

Le sénateur Forrestall: Qui est, bien entendu, l'industrie. Vous préconisez en quelque sorte le même genre de solution que moi. Je vous propose divers outils pour régler le problème.

Je comprends bien votre réticence. Je vous signale seulement que toutes les tentatives de plusieurs gouvernements, libéraux, conservateurs ou socialistes, ont échoué au cours des 35 ou 40 dernières années. Nous n'avons pas été en mesure d'unir nos efforts pour faire progresser la cause de la sécurité. Il faut essayer de trouver un moyen d'y parvenir. Nous ne pouvons pas continuer de faire des efforts dans le vide jusqu'à la fin du siècle.

Nous n'avons plus eu d'orientation précise depuis 20 ou 30 ans, bien que nous ayons apporté divers changements et fait quelques accommodements. La situation ne s'est toutefois pas améliorée du tout, ni la vitesse d'acheminement. Dans les années 20, le transport de la marchandise par le chemin de fer national se faisait à une cadence de 3,5 milles à l'heure et celle-ci n'a même pas atteint plus de quatre milles à l'heure de nos jours. Je voudrais voir les chiffres correspondants pour le transport routier. Je ne pense pas que ce mode de transport soit beaucoup plus rapide. Nous prenons certaines initiatives pour accommoder la production mais la situation ne changera pas. Je deviens très affirmatif, mais je ne vois pas d'issue. Je vous remercie. J'apprécie vos commentaires.

Le sénateur Callbeck: Avez-vous des préoccupations en ce qui concerne le nombre d'heures de travail des conducteurs dans l'industrie du transport routier? C'est au Canada qu'il est le plus élevé, si je ne me trompe. On propose de l'augmenter encore. Est-ce que cela vous préoccupe ou y a-t-il d'autres questions qui vous préoccupent?

Ms MacGillivray: I believe that the proposal currently being debated is to reconfigure the allowable hours, as they stand now. Canada and the U.S. did a joint study on sleeping patterns, which might seem odd, but it was a study to determine the alertness of drivers, as they went through their role. Based on those studies that showed when drivers were most alert and how much rest they needed to continue a certain degree of alertness as they were driving for many miles, they came up with the proposal for the changes. Canada then adapted those changes to be consistent with Canadian circumstances. Once you are distanced from the border, the urban centres are further apart. For example, an exhausted trucker does not want to reach the end of a five-hour section 200 kilometres west of White River and find nothing but deer. The changes for Canada have been adapted in consideration of the needs.

The changes that have been suggested are based on good scientific fact and good scientific theory. The debate should probably be around whether this is a reasonable change that will maintain productivity for both carriers and, subsequently, for the shippers.

The standards are reasonable. The proposed changes are reasonable. That is an observer point of view. Certainly the trucking organizations would have a far more eloquent position on it than I do. It falls under their purview and how they manage their drivers.

Senator Callbeck: The hours do not concern you. Do you have any major concerns about the trucking industry today?

Ms MacGillivray: Again, we get into this idea that there does not seem to be either a unified or a national vision for how trucking, rail and marine services will be optimized in the next 20 years. Our concerns are that shippers are held to make sure that they hire safe carriers and then the tools to allow them to do that are not available. Our concerns are the ability for Canada to access, in a competitive way, the U.S. and into Mexico. We have a number of concerns about the trucking industry, but nothing that is tantamount to the sky falling in tomorrow or that sort of thing.

Senator Callbeck: With respect to the safety code, is it fair to say that the federal government should take the initiative, that is, sit down with the provinces and map out a timetable and give them some money to implement the various parts of the safety code?

Ms MacGillivray: Yes; that is correct.

The Chairman: Thank you, Ms MacGillivray, for your time. We wish you a safe trip back home.

Our next witnesses are from the Forest Products Association of Canada.

We want to welcome Mr. Murray and Mr. Terry. Please proceed.

Mme MacGillivray: Je crois que la proposition dont on discute actuellement consiste à réorganiser les heures de travail autorisées. Des études canado-américaines ont été faites sur la structure du sommeil, ce qui peut paraître étrange. Ces études avaient toutefois pour but de déterminer le degré de vigilance des chauffeurs pendant leurs heures de travail. Elles indiquent quand les chauffeurs sont les plus alertes et combien d'heures de sommeil sont nécessaires pour qu'ils demeurent suffisamment vigilants lorsqu'ils conduisent sur de longues distances. Les deux pays ont proposé divers changements en s'inspirant des conclusions de ces études. Le Canada a adapté ces changements au contexte canadien. En effet, plus on s'éloigne de la frontière et plus les centres urbains sont éloignés les uns des autres. Un camionneur épuisé ne tient pas à se retrouver, après avoir roulé cinq heures sans arrêt, à 200 kilomètres à l'ouest de White River, où l'on ne voit rien d'autre que des animaux sauvages. Ces changements ont donc été adaptés aux besoins particuliers du Canada.

Les changements qui ont été suggérés sont fondés sur des données et sur des théories scientifiques sérieuses. On est probablement en train d'en discuter pour déterminer si c'est un changement raisonnable qui permettra de maintenir le niveau de productivité des transporteurs et, par conséquent, des expéditeurs.

Les normes sont raisonnables. Les changements proposés sont raisonnables. C'est le point de vue d'une simple observatrice. Les associations d'entreprises de camionnage devraient avoir une opinion beaucoup plus intéressante que la mienne à ce sujet. C'est une question qui est de leur compétence et qui relève de la gestion des camionneurs.

Le sénateur Callbeck: Les heures ne vous préoccupent pas. Avez-vous d'autres préoccupations importantes au sujet de la situation actuelle dans l'industrie du transport routier?

Mme MacGillivray: J'insiste sur le fait que, ce qui nous préoccupe, c'est l'absence d'une vision unifiée ou nationale en ce qui concerne l'optimisation des services de transport routier, ferroviaire et maritime, pour les 20 prochaines années. Nous tenons à ce que les expéditeurs soient obligés de s'assurer que les transporteurs qu'ils engagent respectent les règles de sécurité et qu'ils disposent des outils nécessaires pour y arriver. Ce qui nous intéresse, c'est un accès concurrentiel pour le Canada aux marchés américain et mexicain. Nous avons diverses préoccupations au sujet de l'industrie du transport routier mais aucune qui laisse présager une catastrophe imminente.

Le sénateur Callbeck: En ce qui concerne le code de sécurité, est-il juste d'affirmer que le gouvernement fédéral devrait prendre l'initiative, c'est-à-dire qu'il devrait établir un calendrier avec l'aide des provinces et leur accorder des crédits pour mettre en œuvre les divers volets du code de sécurité?

Mme MacGillivray: Oui, c'est bien cela.

La présidente: Merci, madame MacGillivray. Nous vous souhaitons un bon voyage de retour.

Nos témoins suivants sont des représentants de l'Association des produits forestiers du Canada.

Nous souhaitons la bienvenue à M. Murray et à M. Terry. Allez-y.

Mr. David W. Church, Director, Transportation, Recycling and Purchasing, Forest Products Association of Canada: Honourable senators, thank you for giving us the opportunity to speak to you this evening on Bill S-3.

To make you aware, Domtar has facilities in the following places: Windsor, Quebec; Cornwall, Ontario; Ottawa-Hull; St. Catharines and Espanola, Ontario; and also in Vancouver, British Columbia. By now you should have copies of our submission in both official languages. They were sent to you last week, but I have a few other copies with us.

You can see that our concerns are fairly specific and deal with the continuation of federal authority over bills of lading and conditions of carriage as they relate to extra-provincial and international trucking. Some of you may be wondering just what FPAC is. FPAC was created February 1, 2001, following almost a year's work by a group of industry CEOs who believed that the forest products industry should be speaking with one voice on federal and international issues and approved a recommendation that the Canadian Pulp and Paper Association be replaced by a new organization with an expanded membership base. In addition to representing companies that manufacture pulp, paper and paper board, the Forest Products Association of Canada also represents companies in the solid wood business.

Last year, the industry shipped a record 31.6 million tonnes of forest products to customers in Canada and to over 100 countries around the world. Approximately 21.7 million tonnes of our products, or 69 per cent, were shipped within North America. While rail transportation is primarily utilized by our members, the transportation of forest products by truck has become increasingly important in recent years primarily for shorter distances and for mills located in or close to urban centres.

Our members negotiate freight rates with motor carriers and rely upon the uniform bill of lading and statutory conditions of carriage as the basis upon which forest products are transported by extra-provincial and international truck transport.

Under the Motor Vehicle Transport Act, 1987, provincial transport boards in each province were entitled to issue a licence to a person to operate an extra-provincial truck undertaking on like terms and conditions and in like manner as if the extra-provincial truck undertaking were a local truck undertaking. This provision constitutes the basis upon which the provincially enacted uniform bill of lading and statutory conditions of carriage are given effect by provincial boundaries. These uniform provisions preclude the necessity for individual negotiations of terms and conditions of carriage with each of the many truck carriers our industry utilizes. Moreover, the uniform bill of lading and statutory conditions of carriage provide consistency as to the rights and obligations of shippers and carriers and also provide a large measure of certainty as to the manner in which those rights

M. David W. Church, directeur, Transport, recyclage et achats, Association des produits forestiers du Canada: Honorables sénateurs, merci de nous donner l'occasion d'exprimer nos opinions au sujet du projet de loi S-3.

Je précise que Domtar a des usines dans les localités suivantes: à Windsor (Québec), à Cornwall (Ontario), à Ottawa-Hull, à St. Catharines et à Espanola (Ontario), ainsi qu'à Vancouver (Colombie-Britannique). Vous devriez avoir reçu des exemplaires de notre mémoire dans les deux langues officielles. Nous en avons envoyés la semaine dernière mais il nous en reste encore quelques exemplaires.

Comme vous pouvez le constater, nos préoccupations sont assez spécifiques et elles portent sur le maintien du contrôle fédéral sur les lettres et les conditions de transport en ce qui concerne le camionnage extraprovincial et international. Certains ou certaines d'entre vous se posent peut-être des questions au sujet de l'Association des produits forestiers du Canada (APFC). L'APFC a été créée le 1^{er} février 2001, après un an d'efforts de la part d'un groupe de p.-d.g. convaincus que l'industrie des produits forestiers devait adopter une position unique au sujet des problèmes fédéraux et internationaux et qui ont approuvé une recommandation portant sur le remplacement de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers par un nouvel organisme regroupant un plus grand nombre d'entreprises. Outre les sociétés qui produisent la pâte et le papier, l'Association des produits forestiers du Canada représente aussi des entreprises fabriquant des produits en bois massif.

L'an dernier, l'industrie a expédié un volume record de 31,6 millions de tonnes de produits forestiers au Canada et dans plus de 100 autres pays. Les expéditions en Amérique du Nord ont atteint environ 21,7 millions de tonnes, soit 69 p. 100 du total. Bien que nos membres utilisent surtout le transport ferroviaire pour acheminer leurs produits, le transport routier a gagné en importance au cours des dernières années, surtout pour les courtes distances et pour le transport à partir des usines situées dans des centres urbains ou près de ceux-ci.

Nos membres négocient des tarifs marchandises avec les transporteurs routiers, et la lettre de transport uniforme ainsi que les conditions de transport prévues par la loi constituent des éléments de base pour le camionnage extraprovincial et international des produits forestiers.

En vertu de la Loi de 1987 sur les transports routiers, les régies des transports des diverses provinces ont le pouvoir d'émettre un permis à une personne qui voulait exploiter une entreprise de camionnage extraprovincial selon des modalités semblables à ce qui aurait été fait si cette entreprise avait été une entreprise de camionnage local. C'est cette disposition qui permet d'uniformiser la lettre et les conditions de transport entre les diverses provinces. Aux termes de ces dispositions, il n'est plus nécessaire de négocier des modalités de transport avec chacun des nombreux transporteurs routiers auxquels notre industrie fait appel. De plus, elles assurent l'uniformité des droits et obligations des expéditeurs et des transporteurs et garantissent dans une large mesure leur interprétation uniforme. L'APFC recommande vivement de maintenir ce principe même si les dispositions de la LTC de 1987

and obligations are to be interpreted. FPAC strongly submits that they should continue to be effective even though the provisions of the MVTA, 1987, which give them force and effect, are being repealed with the proposed enactment of Bill S-3.

Proposed section 16.1(1)(h) of Bill S-3 permits the federal government to make regulations for the attainment of the objectives of the proposed act and to prescribe the conditions of carriage and the limitations of liability that apply with respect to extra-provincial motor carrier undertakings. Clause 16.1(2)(b) provides that a regulation made under subclause (1) may incorporate, by reference, all or any portion of another document as amended from time to time, including the law of a province relating to motor vehicle undertakings.

We have been assured by Transport Canada, in an exchange of correspondence that is attached to the submission, that the statutory provisions contained in Bill S-3 will ensure the continuation of the uniform bill of lading and statutory conditions of carriage that currently govern extra-provincial truck transportation arrangements between shippers and motor carriers. While FPAC supports the enactment of Bill S-3, it strongly recommends that the two sections that I outlined be implemented without substantive change in view of these assurances received from Transport Canada.

FPAC also urges the committee to recommend to the government that a federal regulation incorporating by reference the provincially enacted uniform bill of lading and statutory conditions of carriage be promulgated at the same time Bill S-3 comes into force and effect. This will ensure that there is no lapse in the extra-provincial effectiveness of the uniform bill of lading and statutory conditions of carriage.

Mr. Terry and I will be pleased to answer any questions you may have.

The Chairman: I refer you to page 3 of your presentation. You recommend to the government that "a Federal Regulation which incorporates by reference to the provincially enacted uniform bill of lading and statutory conditions of carriage," and so on. What kind of specific problems are you talking about if we were to adopt a federal regulation?

Mr. Church: It will mean that the bills of lading provisions that are currently in existence will continue to have effect extra-provincially and internationally. Thus, the same regime that is in place now will continue to be in effect when the bill takes effect. What we are asking for is that the current regime continue on after Bill S-3 is adopted and that the federal regulation be enacted or promulgated to ensure that the bills of lading will have effect.

Senator Forrestall: Perhaps I missed something, but I did not know we were going to drop it. What leads to your concern that what you do not want to happen may happen?

Mr. Church: When the discussion paper came out about three years ago, it made reference to the repealing of all the economic regulations with respect to motor vehicle transport. The only issues remaining would be the safety issues.

lui donnant effet sont abrogées avec l'adoption du projet de loi S-3.

L'alinéa 16.1(1)(h) du projet de loi S-3 permet au gouvernement fédéral de prendre des règlements pour la réalisation des objectifs du projet de loi et de prévoir les conditions de transport et la limitation de responsabilité applicables aux entreprises extraprovinciales de transport routier. L'alinéa 16.1(2)(b) prévoit qu'un règlement pris aux termes du paragraphe (1) peut incorporer par renvoi tout ou partie d'un texte, avec ses modifications successives, notamment toute règle de droit provinciale relative aux entreprises de transport routier.

Dans notre correspondance avec la sous-ministre des Transports, dont copie est jointe aux présentes, on nous a assuré que les dispositions du projet de loi S-3 garantiront le maintien de la lettre de transport uniforme et des conditions de transport qui régissent actuellement les ententes entre les expéditeurs et les transporteurs routiers portant sur le transport routier extraprovincial. Bien que l'APFC soutienne l'adoption du projet de loi S-3, elle recommande que les deux alinéas en question soient maintenus sans modifications importantes, compte tenu des garanties données par Transports Canada.

L'APFC vous prie en outre de recommander au gouvernement d'adopter une réglementation fédérale qui incorpore par renvoi les dispositions provinciales concernant la lettre de transport et les conditions de transport, parallèlement à l'entrée en vigueur du projet de loi S-3. Il sera ainsi possible de s'assurer que la lettre de transport uniforme et les conditions de transport prévues par la loi ne présentent pas de défaillances du point de vue de leur efficacité extraprovinciale.

M. Terry et moi-même répondrons avec plaisir à vos questions.

La présidente: À la page 3 de votre exposé, vous recommandez au gouvernement d'adopter «une réglementation fédérale qui incorpore par renvoi les dispositions provinciales concernant la lettre de transport uniforme et les conditions de transport». À quel genre de problèmes faites-vous allusion en cas d'adoption d'un règlement fédéral?

M. Church: Nous voulons nous assurer que les dispositions actuelles concernant la lettre de transport continuent de s'appliquer au transport extraprovincial et international, autrement dit que le régime actuel soit maintenu quand le projet de loi entrera en vigueur. Ce que nous voulons, c'est que le régime actuel soit maintenu après l'adoption du projet de loi S-3 et que l'on adopte ou promulgue une réglementation fédérale stipulant que les lettres de transport resteront valides.

Le sénateur Forrestall: Je n'ai peut-être pas tout entendu mais j'ignorais que l'on comptait abandonner le régime actuel. Qu'est-ce qui vous fait craindre cela?

M. Church: Le document de travail paru il y a environ trois ans faisait allusion à l'abrogation de tous les règlements à caractère économique concernant les transports routiers. D'après ce document, les seuls points qui devaient être maintenus étaient ceux concernant la sécurité.

We do not have a problem with that, except for the one specific provision that deals with the extra-provincial and international effect of bills of lading, that the federal government must retain authority over that, because it is only the federal government that has authority.

When the previous bills were introduced, Bill C-77 and I believe Bill C-28, we just wanted to ensure that that provision was included in the bill and that somehow it did not get dropped. That is the reason we are here. We were concerned that in the process of deliberations by this committee and others in the House of Commons that this provision may be dropped. We believe that it is important to ensure that the uniform bill of lading and standard conditions of carriage remain in effect. The only group that can do that is the federal government, because only it has the authority. Thus, it is more a precautionary measure than a concern about what is in this bill. It is the retention of the provision in the bill. We like what is in the bill with respect to that.

Senator Forrestall: Who would benefit from the removal of these two clauses and in what way?

Mr. Church: I am not sure who would necessarily benefit. There may be some carriers that might benefit from it. To be honest, I am not sure. It was more a protection of the status quo. I am not sure that there was anyone who would win by its removal.

Senator Forrestall: I would rather ask you some questions about what happens with our friends to the South. Frankly, in this committee we have not had any in-depth discussion in this regard. We are aware the matter continues to arise. I wonder why, because I do not know who is trying to shoot it down.

Mr. Church: It really is a recognition that this bill is what we have been looking for. We are supportive of the bill. Generally speaking, when our industry comes before a parliamentary body, we have concerns with a provision or we are upset with something or we are looking for amendments. In this case, we are supportive of the bill.

Senator Forrestall: Some things move ahead by leaps and bounds, and other things move ahead inch by inch. This is one of the inch-by-inches situations.

I wonder if we could take you away from bills of lading for a minute or two to the question that we are trying to address, and that is the code. Do you have any problems with it? Do you think it is going in the right direction? Is it going fast enough or too slow? Do you have any general observations about what the bill is trying to achieve?

Mr. Church: As I indicated, Mr. Terry has operations in Quebec, Ontario and B.C., and with the consolidation in our industry, we have companies now with operations right across the country. What we would like to see is uniformity. We would like to see uniformity of vehicle weights and dimensions, sizes of equipment on the road, hours of service and safety code provisions. In that way, we would know that a trailer that takes on a load in Quebec City can move to Manitoba, that the standard in

Nous n'y voyons aucun inconvénient, sauf en ce qui concerne la disposition concernant les lettres de transport dans le contexte du transport extraprovincial et international, indiquant que le gouvernement fédéral doit conserver le pouvoir dans ce domaine, parce qu'il est le seul à avoir compétence en la matière.

Lorsque les projets de loi précédents ont été présentés, c'est-à-dire le projet de loi C-77 et le projet de loi C-28, si j'ai bonne mémoire, nous voulions seulement nous assurer que cette disposition ne soit pas supprimée. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Nous craignons qu'on la laisse tomber dans le cadre des délibérations de votre comité et de celles de la Chambre des communes. Nous estimons qu'il est important de s'assurer que la lettre de transport et les conditions de transport uniformes restent en vigueur. Le seul qui puisse le faire est le gouvernement fédéral parce qu'il est le seul à en avoir le pouvoir. Par conséquent, c'est davantage par mesure de précaution que parce que nous sommes préoccupés au sujet des dispositions du projet de loi. Nous tenons à ce que cette disposition soit maintenue. Elle nous plaît telle qu'elle se présente actuellement.

Le sénateur Forrestall: Qui aurait avantage à ce que l'on supprime ces deux articles et pour quelles raisons?

M. Church: Je ne sais pas très bien qui cela pourrait avantager. Quelques transporteurs peut-être. En toute franchise, je ne le sais pas trop. C'est surtout une mesure de précaution. Je ne sais pas très bien qui aurait intérêt à ce qu'on les supprime.

Le sénateur Forrestall: Je préférerais vous poser des questions au sujet de nos voisins du Sud. J'avoue sincèrement que nous n'avons pas eu de discussion sérieuse sur le sujet. Nous sommes conscients que le problème subsiste. Je me demande pourquoi mais je ne sais pas qui essaie de le régler.

M. Church: En fait, le projet de loi est la solution que nous cherchions. Nous l'appuyons. Généralement, lorsque des représentants de notre secteur témoignent devant un comité parlementaire, c'est que nous avons des préoccupations au sujet d'une disposition ou l'autre ou que nous essayons d'obtenir des modifications. Dans ce cas-ci, nous appuyons le projet de loi.

Le sénateur Forrestall: Parfois, on progresse à pas de géant et dans d'autres cas, on avance à tout petits pas. C'est ce qui se passe en l'occurrence.

Je me demande si nous pourrions changer de sujet pendant une minute ou deux, pour nous pencher sur la question que nous essayons de régler, à savoir celle du code. Avez-vous des critiques à faire à ce sujet? Estimez-vous que l'on progresse dans la bonne direction? La progression est-elle assez rapide ou trop lente? Avez-vous des observations d'ordre général à faire au sujet des objectifs visés par ce projet de loi?

M. Church: Comme je l'ai signalé, M. Terry a des usines au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique et, à la suite des fusions dans notre secteur, certaines entreprises ont maintenant des filiales partout au pays. Nous voudrions des normes uniformes. Nous voudrions des normes uniformes en ce qui concerne le poids et les dimensions des véhicules, la taille de l'équipement qui voyage sur les routes, les heures de travail des chauffeurs et le code de sécurité. Nous saurions alors qu'un camion

Quebec is applicable right across the country, and ideally, right across North America.

Senator Forrestall: That is interesting. Why did you not say all of the Americas?

Mr. Church: In our industry, when we are shipping by surface transportation, we are shipping within, for the most part, Canada and the United States. By and large, when we ship farther south the product goes by ship.

Senator Forrestall: It will go by vessel.

Mr. Church: That is correct. It goes offshore.

Senator Forrestall: Would that hold true with the movement around the East Coast and to Europe? Of course, it would have to go to Europe by vessel, but would you move it by ship from Vancouver to, say, Liverpool?

Mr. Church: Yes. Most of the tonnage from our industry, such as pulp and newsprint in British Columbia, comes from mills in remote areas of the country. If it is going to be shipped offshore, it will go by rail, for the most part, to the port of Vancouver, and then we will be shipping by vessel.

There is some tonnage, newsprint, for example, that goes by ship down the coast of British Columbia to California. There is a certain amount of tonnage that likewise goes from the East Coast by vessel to the Carolinas and Florida. However, the vast majority of the tonnage in North America moves either by rail or truck.

Senator Forrestall: There is an increasing amount that is moved by truck?

Mr. Paul Terry, Corporate Manager, Transportation and Logistics, Domtar Inc., Forest Products Association of Canada: It has got to the point where it depends on the commodity you are selling.

Senator Forrestall: Round logs, for example.

Mr. Terry: Round logs are typically going from bush operations to sawmills. Typically, your mills are close to your harvest operation, so trucks are better for the short haul. Most raw materials are moved by truck because the manufacturing plants are closer to the raw material. However, from the finished goods perspective, we are dealing with North America and it is customer-driven at that point in time. The customer dictates the mode of transportation, usually based on its size. If it is a customer, for example, who does not have a rail siding and the order is from us as a manufacturer, then it is up to us to get it to that customer in the mode of transportation he can receive by.

In the event that it is a long haul and the customer can only receive by truck, we might choose to rail a significant portion of the distance and then reload it onto a truck to get it to the customer. There are many different combinations that we use to get the goods to the customer.

semi-remorque qui prend un chargement à Québec peut le transporter au Manitoba, que la norme du Québec est applicable dans tout le pays et, idéalement, dans toute l'Amérique du Nord.

Le sénateur Forrestall: C'est intéressant. Pourquoi n'avez-vous pas dit dans toutes les Amériques?

M. Church: Dans notre secteur, on utilise le transport de surface surtout pour le Canada et les États-Unis. D'une façon générale, lorsqu'on expédie de la marchandise plus au sud, c'est par navire.

Le sénateur Forrestall: Elle est expédiée par navire.

M. Church: C'est exact. Elle va à l'étranger.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que c'est aussi le cas pour le transport dans la région de la côte Est et vers l'Europe? Le transport vers l'Europe se fait, bien entendu, par navire, mais est-ce que vous faites transporter la marchandise par navire de Vancouver à Liverpool, par exemple?

M. Church: Oui. Dans notre secteur, la marchandise comme la pâte et le papier journal produits en Colombie-Britannique, provient en majeure partie d'usines situées dans des régions éloignées. Si elle est destinée à l'exportation, elle est acheminée surtout par chemin de fer jusqu'au port de Vancouver, puis par navire.

En ce qui concerne le papier journal par exemple, un certain tonnage est expédié le long de la côte de la Colombie-Britannique en Californie. Un certain tonnage est acheminé par navire de la côte Est vers les Carolines et la Floride. Cependant, la majeure partie de la marchandise destinée à l'Amérique du Nord est transportée par chemin de fer ou par camion.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que la quantité de marchandise transportée par camion augmente?

M. Paul Terry, gestionnaire principal, Transport et logistique, Domtar Inc., Association des produits forestiers du Canada: Cela dépend du type de marchandise que l'on vend.

Le sénateur Forrestall: Des billes rondes, par exemple.

M. Terry: Les billes rondes sont généralement expédiées des chantiers d'abattage vers les scieries. Celles-ci sont le plus souvent situées à proximité des chantiers, si bien que l'on utilise le transport routier, qui est plus efficace pour les courtes distances. La plupart des matières premières sont transportées par camion parce que les usines se trouvent à proximité du lieu d'où l'on tire la matière première. En ce qui concerne les produits finis, cependant, notre marché s'étend à toute l'Amérique du Nord et c'est plutôt le client qui décide. C'est le client qui choisit le mode de transport, généralement en fonction du volume de la marchandise. Si un client dont l'entreprise n'est pas dotée d'une voie ferrée nous passe une commande, c'est à nous de lui livrer la marchandise par le mode de transport qui peut être utilisé.

Quand il s'agit de transport sur de longues distances et que le client ne peut recevoir la marchandise que par camion, nous décidons parfois d'utiliser le chemin de fer sur un tronçon important puis de recharger la marchandise sur un camion pour la livrer. Nous utilisons diverses combinaisons de modes de transport pour livrer la marchandise à la clientèle.

The trick with the majority of our products is that we are dealing with just-in-time deliveries. Thus, our customers are telling us that they would like our product delivered at such and such a time. We are in more of a pull mode than a push mode. We have to back everything up at the mill level to ensure that we manufacture and ship on time so that the goods are at the customer's door when he requires it.

Senator Forrestall: Staying with the area of safety, what are the principal causes of accidents for trucks carrying lumber and products? Is it the same general cause today as it was, say, 10, 20 years ago? Has the cause of accidents today changed in the nature of the accident itself, what causes them?

Mr. Terry: The majority of significant accidents that have been brought to our attention have been as a result of weather conditions. Hitting black ice in northern Quebec or northern Ontario is a common occurrence. The majority of accidents are not necessarily traffic-related. That is not to say that we have not had any of our products involved in accidents in high urban areas. For the most part, most of the accidents that I can recall over the years have been single-vehicle accidents strictly related to weather.

Senator Forrestall: Trucks leaving the road or losing their load.

Mr. Terry: Yes, or losing control or their tracks on a curve, that sort of thing.

Senator Forrestall: I suppose that that is a good omen and indicates that safety is of vital concern to every trucker. Trucks are major investments. I wonder about the philosophy in the trucking industry with respect to logs or forest products. Is that philosophy any different than that among drivers carrying wheat by truck, which is a growing reality on the Prairies?

Mr. Terry: We have noticed a significant change in the trucking industry in terms of the technology of 20 years ago. You see 18-wheelers today and they are much more aerodynamic, much more comfortable for the drivers.

Senator Forrestall: They drive faster, too.

Mr. Terry: Some of them drive a little on the fast side. Some of them have cruise control, if you can believe it. There are new innovations such as trip odometers, chip technology and computer technology. Speed and RPMs are being so as to know exactly how fast the drivers are going and who is doing the proper shifting in terms of fuel efficiency. They have many more details on the efficiency of their operation today. Shippers can use that information to train new employees, to implement progressive shifting in terms of better fuel economy and to design better safety training programs for the drivers. Technology has helped them move forward.

Le problème en ce qui concerne la plupart de nos produits est que nous devons effectuer des livraisons juste à temps. Par conséquent, nos clients nous disent à quel moment exact ils veulent que le produit soit livré. C'est plutôt le client qui décide que nous. Nous devons nous organiser à l'usine pour fabriquer et expédier la marchandise à temps pour qu'elle puisse être livrée au client quand il en a besoin.

Le sénateur Forrestall: À propos de sécurité, quelles sont les principales causes d'accidents dans lesquels sont impliqués les camions transportant du bois d'œuvre et des produits ligneux? Est-ce que, d'une manière générale, les causes d'accidents sont les mêmes qu'il y a 10 ou 20 ans? Est-ce que les causes des accidents qui se produisent actuellement ont changé la nature de l'accident lui-même?

M. Terry: La plupart des accidents graves qui nous ont été signalés ont été causés par les conditions météorologiques. La présence de glace noire sur les routes du nord du Québec ou du nord de l'Ontario est fréquente. La plupart des accidents ne sont pas nécessairement des accidents de la circulation. Ça ne veut pas dire que nous n'ayons jamais eu d'accidents dans des zones urbaines. La plupart des accidents dont je me souviens sont des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule et dus uniquement aux conditions météorologiques.

Le sénateur Forrestall: Des camions qui quittent la route ou perdent leur chargement.

M. Terry: Oui, ou le chauffeur qui perd le contrôle du camion dans un virage, par exemple.

Le sénateur Forrestall: Je suppose que c'est un bon présage et que c'est une preuve que la sécurité est primordiale pour tous les camionneurs. Un camion représente un investissement important. Je me demande quelle est la mentalité qui règne dans le secteur du camionnage en ce qui concerne le transport des grumes et des produits forestiers. Cette mentalité est-elle différente de celle des camionneurs qui transportent du blé, ce qui devient de plus en plus fréquent dans les Prairies?

M. Terry: Nous avons remarqué un changement technologique important depuis 20 ans. On voit maintenant des 18 roues et les camions sont beaucoup plus aérodynamiques et bien plus confortables pour les chauffeurs.

Le sénateur Forrestall: Ils roulent plus vite également.

M. Terry: Certains roulent un petit peu trop vite. Croyez-le ou non, certains camions sont dotés d'un contrôle de croisière. Il y a quelques innovations comme les odomètres journaliers, la technologie des puces et l'informatique. Les compteurs et les compte-tours sont conçus de façon à savoir exactement à quelle vitesse roule le chauffeur et quel est le transfert des charges optimal pour économiser le carburant. Les camionneurs ont des données beaucoup plus détaillées sur l'efficacité de leur entreprise. Les expéditeurs peuvent se servir de ces renseignements pour former les nouveaux employés, adopter une technique de transfert progressif des charges pour économiser le carburant et concevoir des programmes de formation en sécurité plus efficaces pour les chauffeurs. La technologie les a aidés à réaliser des progrès.

Senator Forrestall: What is the situation with tire technology?

Mr. Terry: Tire technology is changing significantly. Some carriers have switched from dual-axle trailers to wider tires, single axle. That has proved to have some efficiency and gains of economy.

There are some associations that are working on studies of tire pressures, to determine the effects of certain pressures on efficiency, safety, and so on. We are involved with them as well in the forest products industry.

Senator Forrestall: Do you suppose I will live to see the day when I can drive from Halifax to Ottawa and not see 200 or 300 blown tires along the TransCanada?

Mr. Terry: I certainly hope so.

Senator Forrestall: Has anyone ever made an estimate of blown tires? As often as I see blown tires, I see a truck going behind the trucks picking up the blown tires.

Mr. Terry: One of the difficulties is the cost of scale. I do not know what it costs to buy a brand new tire today, but there are companies that will sell tires that have retreads on them. Typically, the blown tires that you see on the highways are tires that have been retreaded.

Senator Forrestall: If you are careful, the economical tire should be somewhere in the middle or the back, where it is more comfortable. I just wonder when we will get a tire on the road that can hold up, even in situations of inappropriate inflation or deflation or rough edges along the road or potholes.

Are truckers happier today than they were 10 years ago? Is it an improved and safer situation today?

Mr. Terry: The trucker today is a very different trucker than he was 15 or 20 years ago. It is tougher to get truckers today. There is a significant driver shortage. However, the manufacturers are using technology to make it better, to make it safer; on the whole, it is getting better.

Mr. Church: You read in magazines that the trucking industry has had to respond in Canada and the United States to a driver shortage. The industry has had to provide better working conditions. That is the nature of business. If they want to attract good people to operate their equipment, they must offer quality of life and enable drivers to get home on a regular basis. The trucking industry is responding to the needs.

Senator Forrestall: What is the turnover of drivers? You see young fellows operating those mammoths down the road.

Mr. Church: I do not know what the turnover is in the trucking industry.

Senator Callbeck: I am sure you are well aware of the concern expressed regarding the implementation of the safety code, that

Le sénateur Forrestall: Où en est-on en ce qui concerne la technologie des pneus?

M. Terry: Elle évolue considérablement. Certains transporteurs ont abandonné les remorques à axe double pour les remplacer par des remorques à un seul axe équipées de pneus plus larges. Cette technologie s'est avérée efficace et permet de réaliser des économies.

Quelques associations font des études sur la pression dans les pneus, pour déterminer les répercussions de certaines pressions sur le plan de l'efficacité ou de la sécurité et à d'autres égards. Nous faisons également des études dans l'industrie des produits forestiers.

Le sénateur Forrestall: Pensez-vous que je vivrai assez vieux pour pouvoir un jour aller de Halifax à Ottawa sans voir 200 ou 300 pneus éclatés le long de la Transcanadienne?

M. Terry: Je l'espère.

Le sénateur Forrestall: Quelqu'un a-t-il fait une estimation du nombre de pneus éclatés? Pour ainsi dire chaque fois que je vois des pneus éclatés, je constate qu'un camion suit pour les ramasser.

M. Terry: Une des difficultés est le coût d'échelle. Je ne sais pas combien coûte un pneu flambant neuf à l'heure actuelle, mais certaines compagnies vendent des pneus rechapés. La plupart des pneus que l'on voit le long des autoroutes sont des pneus rechapés.

Le sénateur Forrestall: Par mesure de sécurité, le pneu bon marché devrait être installé vers le milieu ou vers l'arrière du camion, là où c'est le moins dangereux. Je me demande quand on fabriquera un pneu qui peut tenir le coup, même quand il est trop gonflé ou dégonflé ou lorsqu'il entre en contact avec les bords de la route ou des nids de poule.

Les camionneurs sont-ils plus heureux qu'il y a 10 ans? Leur condition s'est-elle améliorée et leur sécurité s'est-elle accrue?

M. Terry: Le camionneur d'aujourd'hui est très différent du camionneur d'il y a 15 ou 20 ans. Il est plus difficile de trouver des camionneurs aujourd'hui. Il y a forte pénurie de chauffeurs. Cependant, les fabricants ont recours à la technologie pour améliorer leur condition et accroître leur sécurité et, dans l'ensemble, la situation s'est améliorée.

M. Church: D'après certaines revues, l'industrie du transport routier a dû faire face à une pénurie de chauffeurs au Canada et aux États-Unis. Elle a dû offrir de meilleures conditions de travail. C'est ainsi dans le monde des affaires. Quand on veut attirer de bons opérateurs pour l'équipement, il faut leur offrir une certaine qualité de vie et leur permettre de rentrer chez eux régulièrement. L'industrie du transport routier est en train de répondre à ces besoins.

Le sénateur Forrestall: Quel est le roulement chez les chauffeurs? On voit des jeunes qui conduisent des mastodontes.

M. Church: J'ignore quel est le roulement dans l'industrie du transport routier.

Le sénateur Callbeck: Je suis certaine que vous êtes au courant des préoccupations qui ont été exprimées au sujet de la

some provinces are proceeding faster than others. Is this a major concern with you?

Mr. Church: It is a concern to the extent that we use the trucking industry to move our product. We are concerned about safety. Each of our companies has as part of its mandate to provide a safe environment for its employees and to ensure that the product gets to the marketplace in a safe manner.

Anything that can be done to provide a safe environment and have uniformity is what we would like to see. We would be supportive of that. How you can accomplish that, I am not sure. Certainly, we want the uniformity in both hours of service, safety issues and vehicle weights and dimensions. That leads to efficiencies if you can do that.

Senator Callbeck: You want that, but is it as major a concern as for the last witness we heard? I do not seem to detect that it is.

Mr. Church: It is not a major concern to us. We have not had uniformity in terms of safety. Thus, we have had to live with that. Perhaps Mr. Terry can speak to it better than I can, but I have not heard many of our members speaking about the lack of a national safety code.

Mr. Terry: I would say that having the national safety code will ensure that the carriers that we hire are playing within the same guidelines and have the same rules. The majority of our mill locations are in Ontario and Quebec. We ship right across the country. We have a mill in Vancouver that ships back in this direction, too.

We have many carriers that we use going east and west. We need to be able to use those carriers back and forth as efficiently as possible, and not to worry about their particular issues at the industry level.

We want to ensure that the carriers we choose to move our products are from a safe company and that they have the training, the personnel and the infrastructure in place to provide the type of service that we would like to purchase.

Typically, we sell our products at destination, which means we are responsible for that product until it gets to the customer. We want to ensure that those carriers are applying due care and diligence to get our product to the customer on time and in a safe manner.

For those reasons, we want to ensure that those carriers that we pick have those same philosophies as well. If we choose a carrier that does not have safe practices and is constantly getting into accidents, causing our products to be late or damaged, filing a claim against the carrier for damaged products will do us no good in the end because we will have lost our customer.

mise en œuvre du code de sécurité, à savoir que certaines provinces sont en avance sur d'autres. Est-ce une question qui vous préoccupe beaucoup?

M. Church: C'est une préoccupation dans la mesure où nous avons recours à l'industrie du transport routier pour acheminer notre marchandise. La sécurité nous préoccupe. Toutes nos entreprises ont pour mission d'offrir un milieu de travail sécuritaire à leurs employés et de veiller à ce que le produit soit acheminé vers le marché en toute sécurité.

Tout ce que l'on peut faire pour améliorer la sécurité dans le milieu de travail et uniformiser les normes nous plaît. Nous sommes prêts à appuyer toute initiative de ce genre. Je ne sais pas très bien comment vous pourrez y arriver. Il est incontestable que nous souhaitons une certaine uniformité dans le nombre d'heures de travail des chauffeurs, dans les normes de sécurité et en ce qui concerne le poids et les dimensions des véhicules. L'uniformité, quand elle est possible, accroît l'efficacité.

Le sénateur Callbeck: Nous voulons uniformiser mais est-ce pour vous une préoccupation aussi forte que pour le témoin précédent. Je n'en ai pas l'impression.

M. Church: Ce n'est pas une préoccupation majeure pour nous. Il n'y a jamais eu d'uniformité en matière de sécurité. Par conséquent, nous avons dû nous y habituer. M. Terry est peut-être plus en mesure d'en parler que moi mais je n'ai pas entendu beaucoup de nos membres parler de l'absence de code national de sécurité.

M. Terry: Je dirais qu'un code national de sécurité nous permettrait de nous assurer que les transporteurs que nous engageons respectent les mêmes consignes et appliquent les mêmes règles. La plupart de nos usines sont en Ontario et au Québec. Nous expédions dans tout le pays. Nous avons en outre une usine à Vancouver qui expédie de la marchandise dans cette direction-ci.

La plupart des transporteurs que nous engageons vont dans l'Est et dans l'Ouest. Il est nécessaire pour nous de pouvoir utiliser leurs services de façon optimale, à l'aller et au retour, sans devoir se préoccuper des problèmes propres à ce secteur.

Nous voulons nous assurer que les transporteurs que nous choisissons pour acheminer nos produits appliquent des règles de sécurité et ont la formation, le personnel et l'infrastructure nécessaires pour offrir le genre de service qui nous intéresse.

Nous vendons généralement nos produits à destination; par conséquent, nous en sommes responsables jusqu'à leur arrivée chez le client. Nous voulons nous assurer que les transporteurs fassent preuve de la diligence voulue pour que le client reçoive nos produits à temps, tout en respectant les règles de sécurité.

C'est pourquoi nous tenons à nous assurer que les transporteurs que nous choisissons appliquent les mêmes principes. Si nous choisissons un transporteur qui n'applique pas les règles de sécurité et qui est constamment impliqué dans des accidents causant des dégâts ou retardant la livraison de nos produits, il est vain de lui réclamer des dédommagements parce que nous avons de toute façon perdu notre client.

Senator Callbeck: In other words, any problems that exist because the provinces are not all the same and have not implemented the safety code at the same pace, you let the carriers work out?

Mr. Church: I would say, yes.

Senator Callbeck: That is not your problem?

Mr. Church: It is up to the carriers in the provinces, and perhaps with federal government oversight or assistance, to develop the national safety code.

Senator Callbeck: It seems strange to me. Of the two groups before us tonight one is certainly putting a lot more emphasis on that than the other.

The CCMTA were here and spoke about their membership, which is very extensive. Is your group a member of the CCMTA?

Mr. Church: We are an associate member. Thus, we receive information from the CCMTA on their activities. We have worked closely with them on cartwheel security. I am not sure if you are familiar with that, but it is an issue that deals with how to ensure that the cargo within a flatbed trailer or closed van is secured to the point that if there is an accident or an incident short of an accident the load will remain within the vehicle.

We have worked with the CCMTA task force — which includes Canadian shippers and carriers, the provinces, the American forest and paper association, American shipper, carriers and state officials — to develop a common cargo securement standard, a model regulation. So we do work with the CCMTA on some issues. However, on issues related to things like hours of service and so on, we tend to leave those to those who are more qualified to deal with the issues than we are.

Senator Callbeck: In other words, you are not on any of their standing committees.

Mr. Church: We are only an associate member. I do not think that we are eligible to be on their standing committees.

Senator Callbeck: Would you leave the hours of service up to the carrier, too?

Mr. Church: That is right, in terms of developing those standards, yes. We believe that they are more qualified than we are.

Senator Adams: You mentioned Quebec. You say that you have a different tonnage across the border between Ontario and Manitoba. How does it work with the different provinces, when there are different tonnage payloads for the trucks? Must you meet the standard of the other province? How do you address that?

Mr. Terry: To determine payloads across provincial boundaries, you must look at the mill where the product is manufactured and destination. For example, if we ship a product

Le sénateur Callbeck: Autrement dit, vous laissez le soin aux transporteurs de régler tous les problèmes qui surviennent parce que les provinces n'ont pas adopté le même code de sécurité ou ne le mettent pas en œuvre à la même cadence?

M. Church: C'est à peu près cela.

Le sénateur Callbeck: N'est-ce pas votre problème aussi?

M. Church: C'est aux transporteurs des diverses provinces qu'il incombe d'élaborer le code national de sécurité, peut-être avec l'aide ou sous la supervision du gouvernement fédéral.

Le sénateur Callbeck: Cela me semble étonnant. Un des deux groupes qui témoignent ce soir met beaucoup plus l'accent sur cette question que l'autre.

Le CCATM a témoigné et a parlé de ses membres, qui sont très nombreux. Êtes-vous membre du CCATM?

M. Church: Nous sommes membre associé. Par conséquent, le CCATM nous tient au courant de ses activités. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec lui sur la question de la prévention du renversement de la cargaison. J'ignore si vous êtes au courant de cela, mais il s'agit de déterminer comment on peut s'assurer que le chargement sur une remorque plate ou fermée peut être disposé de manière à ce qu'en cas d'accident ou d'incident grave, la cargaison reste dans le véhicule.

Nous avons collaboré avec le groupe de travail du CCATM qui inclut les expéditeurs et les transporteurs canadiens, les provinces, l'association américaine des producteurs de produits forestiers et de papier, les expéditeurs, les transporteurs et les représentants des divers États américains — pour élaborer une norme commune d'arrimage ou un règlement modèle en quelque sorte. Par conséquent, nous collaborons avec le conseil dans certains domaines. Cependant, en ce qui concerne des questions comme le nombre d'heures de travail des chauffeurs, nous avons tendance à laisser le soin de les régler à ceux et celles qui sont plus qualifiés que nous pour ce faire.

Le sénateur Callbeck: Autrement dit, vous n'êtes membre d'aucun des comités permanents du CCATM.

M. Church: Nous sommes seulement membre associé. Je ne crois pas que nous remplissions les conditions nécessaires pour faire partie de ses comités permanents.

Le sénateur Callbeck: Laisseriez-vous également aux transporteurs le soin de régler la question des heures de travail des conducteurs?

M. Church: Oui, en ce qui concerne l'élaboration des normes. Nous estimons qu'ils sont plus qualifiés que nous.

Le sénateur Adams: Vous avez parlé du Québec. Vous avez dit que la charge permise change quand vous passez la frontière entre l'Ontario et le Manitoba. Comment vous arrangez-vous, lorsque la charge utile des camions varie d'une province à l'autre? Devez-vous respecter la norme de la province où vous allez? Comment réglez-vous ce problème?

M. Terry: Pour déterminer la charge utile au-delà des frontières provinciales, il faut se baser sur l'usine où le produit est fabriqué et sur la destination. Par exemple, si l'on expédie un produit d'une

from one of our Quebec mills into Detroit, we must go with the lowest common denominator in terms of payload, because we are passing through Quebec, Ontario and the state of Michigan. We must ensure that we have the lowest common denominator of those three jurisdictions. That is a good example from there.

Coming from Vancouver back into Ontario is a different issue; we could have a larger payload.

Typically, we find that our customers do not want that; they have not ordered a higher payload so they cannot utilize a trailer that could take a higher payload. Therefore, we use a smaller payload trailer. Is also customer-driven in terms of the different jurisdictions. We must play the balance.

Senator Adams: Are there regulations regarding time concerning shipping your product to other countries or across Canada? Do you have so many hours to get there? With respect to timing, how does it work between the buyer and the shipper?

Mr. Church: Generally, you work backwards from the time the customer wants the product delivered. If he wants the shipment to arrive between two o'clock and four o'clock in the afternoon in Detroit, a company typically backs up in consultation with a trucking company to determine the window. They determine when to load in order to arrive between two o'clock and four o'clock in the afternoon.

That is typically the way that it works. The production schedule is then worked out so that the product is manufactured, put in the warehouse, loaded on the truck, and then the truck goes off and arrives at its destination between two o'clock and four o'clock Friday afternoon.

Mr. Terry: A typical contract for a carrier represents that the delivery must be done within a reasonable time. You build up a rapport with your carriers in terms of your mill origins and your destinations so that you get used to the fact that within a 500-mile radius it is next-day delivery. If it is over that, it is two-day delivery, and so on. You get to know those different factors.

On the flip side, if something has to be delivered, say, to Toronto on a Monday but is still being manufactured until Friday some time, it will not get there on time. In that case, there are other options with the carriers, team drivers, which is an extra service. If you are late in manufacturing, and you must still make delivery, you can hire team drivers. The product then goes straight through without stopping.

Senator Adams: If a truck rolls over or a product is damaged, who is responsible — the trucker, you, or the insurance company?

Mr. Terry: The carrier is responsible for having public liability and property damage for the goods. Once he signs a bill of lading, the goods are his responsibility from shipping to destination.

de nos usines du Québec à Detroit, nous devons nous baser sur la plus petite charge utile, parce que nous passons par le Québec, l'Ontario et l'État du Michigan. Nous devons nous assurer que notre charge utile n'est pas supérieure à la plus faible des trois. C'est un bon exemple.

Quand on transporte de la marchandise de Vancouver en Ontario, la situation est différente; nous pouvons avoir une charge utile plus élevée.

Généralement, nos clients ne veulent pas payer de suppléments. Le volume de leurs commandes ne dépasse donc pas la charge utile de sorte qu'il est inutile d'utiliser une remorque capable de supporter une charge utile plus élevée. Par conséquent, nous utilisons une remorque dont la charge utile est plus faible. Ce sont également les clients qui nous guident, selon la province où ils se trouvent. Nous devons nous adapter aux circonstances.

Le sénateur Adams: Y a-t-il des règlements sur les délais d'expédition de vos produits à l'étranger ou à travers le Canada? Avez-vous un certain nombre d'heures pour arriver à destination? Quelles sont les ententes entre l'acheteur et l'expéditeur en ce qui concerne les délais de livraison?

M. Church: D'une manière générale, on fait le calcul en se basant sur l'heure à laquelle le client veut que le produit soit livré. S'il veut que la cargaison arrive entre 14 heures et 16 heures à Detroit, on fait le calcul avec la compagnie de camionnage pour déterminer quand on doit charger le camion pour qu'il arrive à destination entre 14 heures et 16 heures.

C'est généralement ainsi que l'on procède. Le calendrier de production est établi de manière à ce que le produit soit fabriqué, entreposé, chargé sur le camion et arrive à destination entre 14 et 16 heures.

M. Terry: Il est généralement précisé, dans les contrats passés avec les transporteurs, que la livraison doit être faite dans des délais raisonnables. On établit des relations avec ses transporteurs en fonction de l'emplacement de l'usine et de la destination, si bien que l'on s'habitue au fait que, dans un rayon de 500 milles par exemple, la livraison se fasse le lendemain. Si la distance est plus longue, elle se fait en deux jours. On finit par connaître ces divers facteurs.

Par contre, si une marchandise doit être livrée un lundi matin, par exemple à Toronto, mais est toujours en cours de fabrication le vendredi, elle ne pourra arriver à temps à destination. Dans ce cas, les transporteurs offrent d'autres options, comme un camion avec deux chauffeurs, pour lequel il faut payer un supplément. Si l'on est en retard dans la fabrication et qu'il faille malgré tout livrer la marchandise dans les délais, on peut engager des chauffeurs qui travaillent en équipe. Dans ce cas, le camion roule sans arrêt.

Le sénateur Adams: Si un camion se retourne ou qu'un produit est endommagé, qui est responsable: le camionneur, vous ou la compagnie d'assurance?

M. Terry: Le transporteur doit avoir une assurance dommages corporels ou matériels aux tiers pour la marchandise. Lorsqu'il signe une lettre de transport, la marchandise est sous sa

Therefore, he has the insurance for the goods. As a shipper, we would file claim against the carrier if the goods were damaged.

The Chairman: Thank you, Mr. Church and Mr. Terry, for your presence here. Feel free to send us further information, if you have more to give us. It will be distributed to the members of the committee.

Honourable senators, tonight we must adopt the budget for our committee. I will appear before the Internal Subcommittee, and I need a motion.

Senator Forrestall: You need authorization?

The Chairman: Yes.

Senator Forrestall: I move that the budget for the Standing Senate Committee on Transport and Communications be submitted. The summary of expenditures are on the documents in front of everyone.

The Chairman: The total amount is \$43,400. I intend to discuss a subcommittee on transportation safety at that meeting as well.

Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

The committee adjourned.

responsabilité jusqu'à l'arrivée à destination. Par conséquent, il est assuré. Si la marchandise est endommagée, l'expéditeur présente une réclamation contre le transporteur.

La présidente: Je vous remercie d'être venus témoigner. N'hésitez pas à nous envoyer de plus amples renseignements si vous en avez d'autres à nous donner. Ils seront communiqués aux membres du comité.

Honorables sénateurs, nous devons adopter ce soir le budget pour notre comité. Je dois témoigner devant le Sous-comité de la régie interne et j'ai besoin d'une motion.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous besoin d'une autorisation?

La présidente: Oui.

Le sénateur Forrestall: Je propose que le budget du Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit présenté. Le Sommaire des dépenses se trouve dans les documents que vous avez sous les yeux.

La présidente: Le budget total s'élève à 43 400 \$. Je compte aussi aborder le sujet d'un sous-comité de la sécurité des transports.

Est-ce d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

La présidente: Motion adoptée.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Industrial Transportation Association:

Lisa MacGillivray, President;
Sophie Tourangeau, Communications Director.

From the Forest Products Association of Canada:

David W. Church, Director, Transportation, Recycling
& Purchasing;
Paul Terry, Corporate Manager, Transportation & Logistics,
Domtar Inc.

De l'Association canadienne de transport industriel:

Lisa MacGillivray, présidente;
Sophie Tourangeau, directrice des communications.

De l'Association des produits forestiers du Canada :

David W. Church, directeur, Transport, recyclage et achats;
Paul Terry, gestionnaire principal, Transport et logistique,
Domtar Inc.



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Wednesday, April 4, 2001

Le mercredi 4 avril 2001

Issue No. 5

Fascicule n° 5

Fifth meeting on:
Bill S-3, An Act to amend the
Motor Vehicle Transport Act, 1987 and to make
consequential amendments to other Acts

Cinquième réunion concernant:
Le projet de loi S-3, Loi modifiant la
Loi de 1987 sur les transports routiers et
d'autres lois en conséquence

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Morin
(or Robichaud, P.C.)	Rompkey, P.C.
Christensen	Setlakwe
Eyton	Spivak
Hervieux-Payette, P.C.	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Hervieux-Payette, P.C. was substituted for that of the Honourable Senator Finestone, P.C. (*April 3, 2001*).

The name of the Honourable Senator Christensen was substituted for that of the Honourable Senator Fitzpatrick (*April 3, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Morin
(ou Robichaud, c.p.)	Rompkey, c.p.
Christensen	Setlakwe
Eyton	Spivak
Hervieux-Payette, c.p.	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement du Sénat, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Hervieux-Payette, c.p., est substitué à celui de l'honorable sénateur Finestone, c.p. (*le 3 avril 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Christensen est substitué à celui de l'honorable sénateur Fitzpatrick (*le 3 avril 2001*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 4, 2001

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:32 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Christensen, Forrestall, Hervieux-Payette, P.C., Rompkey, P.C. and Spivak (7).

In attendance: June Dewethering, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the Committee proceeded to study Bill S-3. (*See Issue No. 2, Tuesday, March 13, 2001 and Wednesday, March 14, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

Officials from Transport Canada:

Derek Sweet, Acting Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation;

Malcolm McHattie, Acting Director, Road Safety Programs;

Elizabeth MacNab, Counsel, Legal Services;

Gary Tulipan, Acting Director of Motor Carrier Policy.

The witnesses made a presentation and answered questions.

It was agreed — That the document entitled: "Remarks by David Bradley, Chief Executive Officer, from the Canadian Trucking Alliance to the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety", provided by Senator Spivak, be tabled and filed as an exhibit "5900-1.37/T1/S-3, 5'1'".

It was agreed — That clause-by-clause consideration of Bill S-3 would be done on the first week of May, 2001.

It was agreed — That Debra Ward would be one of some witnesses to appear before the committee, regarding Bill S-19, to amend the Canada Transportation Act, should the Bill be referred to this committee.

At 6:50 p.m., it was agreed — That the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 4 avril 2001

(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 32, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Christensen, Forrestall, Hervieux-Payette, c.p., Rompkey, c.p. et Spivak (7).

Également présente: June Dewethering, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité procède à l'étude du projet de loi S-3. (*Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule n° 2 du mardi 13 mars 2001 et du mercredi 14 mars 2001.*)

TÉMOINS:

Hauts fonctionnaires de Transports Canada:

Derek Sweet, directeur général intérimaire, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile;

Malcolm McHattie, directeur intérimaire, Programme de la sécurité routière;

Elizabeth MacNab, conseillère juridique, Services juridiques;

Gary Tulipan, directeur intérimaire, Politique des transports routiers.

Les témoins font un exposé et répondent aux questions.

Il est convenu — Que le document intitulé: «Commentaires par David Bradley, directeur général de l'Alliance canadienne du camionnage au Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière», fournis par le sénateur Spivak, soit déposé auprès du greffier comme pièce «5900-1.37/T1/S-3, 5«1»».

Il est convenu — Que le comité procèderait à l'étude article par article du projet de loi S-3 la première semaine de mai 2001.

Il est convenu — Que Debra Ward serait l'un des témoins qui comparaitra devant le comité relativement au projet de loi S-19, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, si le projet de loi devait être renvoyé à ce comité.

À 18 h 50, il est convenu — Que le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 4, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-3, to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987 and to make consequential amendments to other acts, met this day at 5:32 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Tonight on Bill S-3 we have the officials from Transport Canada: Mr. Derek Sweet, who is Acting Direct General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation; Malcolm McHattie, Acting Director of Road Safety Programs; Elizabeth MacNab, legal counsel, and Gary Tulipan, Acting Director of Motor Carrier Policy.

Senator Spivak: Madam Chair, I have a point of order. I understand I have to make it at the beginning of the meeting. One matter is personal; one is for the committee's benefit.

I understand you received a letter, of which I have a copy here, from Graham Cooper of the Canadian Trucking Alliance. Mr. Cooper writes in response to my request for a copy of a presentation made by David Bradley, the chief executive officer of the Canadian Trucking Alliance, to a meeting of federal-provincial transport ministers in 1998. I am informed that no transcript of Mr. Bradley's remarks exist, and therefore they cannot provide it. However, I have here a transcript of Mr. Bradley's remarks and I would like to table it for the committee.

I think the committee will be interested in it, and I am particularly concerned that we were told there is no transcript when indeed there is.

Mr. Cooper continues on:

Further, we frankly object to the implication by Senator Spivak that a meeting between Canada's transport ministers and the head of the trucking industry's national association is somehow improper.

He then quotes from Hansard but leaves something out.

First, I never once said in Hansard that such a meeting was improper. I said at the beginning that I wanted to go back to the issue of transparency. The gist of my remarks was that if the Canadian Trucking Alliance makes a presentation to the Canadian Council of Ministers of Transport, then other people such as the Teamsters, safety groups, et cetera, ought to be able to do the same. I asked Mr. Christle, who was then appearing: "Am I correct that the meetings of council of ministers are secret?" Mr. Christle's answer, which was omitted from the letter, was: "I would not say secret. Closed is more accurate."

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 4 avril 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 17 h 32 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Nous accueillons ce soir, pour discuter du projet de loi S-3, les fonctionnaires du ministère des Transports: M. Derek Sweet, qui est directeur général intérimaire, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile; Malcolm McHattie, directeur intérimaire, Programmes de la sécurité routière; Elizabeth MacNab, conseillère juridique, et Gary Tulipan, directeur intérimaire, Politique des transports routiers.

Le sénateur Spivak: Madame la présidente, j'invoque le Règlement. À ce que je sache, je dois le faire au début de la réunion. Un des points que je veux soulever me concerne personnellement, l'autre intéresse le comité.

Je crois savoir que vous avez reçu une lettre, dont j'ai ici copie, de Graham Cooper, de l'Alliance canadienne du camionnage. M. Cooper répond dans cette lettre à une demande que j'avais formulée et qui concernait un exposé présenté en 1998 par David Bradley, le directeur général de l'Alliance canadienne du camionnage, lors d'une réunion des ministres des Transports fédéral et provinciaux. Je souhaitais en obtenir une copie. L'on m'informe qu'il n'existe aucune transcription de cette présentation et qu'il est donc impossible de me la fournir. Or, j'ai ici une transcription de la déclaration de M. Bradley, que j'aimerais déposer pour l'information du comité.

Je pense que ce document intéressera le comité; quant à moi, le fait que l'on nous ait dit qu'il n'y avait pas de transcription, alors qu'il en existe bel et bien une, me préoccupe tout particulièrement.

M. Cooper poursuit:

D'autre part, en toute franchise, nous ne pouvons admettre que le sénateur Spivak laisse entendre qu'il y a quelque chose de malséant dans une réunion impliquant les ministres des Transports du Canada et le chef de l'association nationale du camionnage.

Il cite ensuite le hansard, mais de façon incomplète.

Premièrement, je n'ai jamais dit qu'une telle réunion était malséante. J'ai dit d'abord, et c'est ce que l'on peut lire dans le hansard, que je voulais revenir sur la question de la transparence. Essentiellement, j'ai souligné que si l'Alliance canadienne du camionnage pouvait présenter un exposé au Conseil canadien des ministres des Transports, d'autres groupes, comme les Teamsters, des associations de défense de la sécurité, etc., devraient pouvoir en faire autant. J'ai demandé à M. Christle, qui était le témoin que nous entendions à ce moment-là: «Ai-je raison de dire que les réunions du Conseil des ministres sont secrètes?» La réponse de

I want to apologize if they believe that anything in my statement implied that anything improper was done. I certainly intended nothing of the kind. I do not think that there is anything improper in the Canadian Trucking Alliance wishing to appear before the Canadian Council of Ministers of Transport. However, I do feel that if the meetings are closed — supposedly closed — they should be closed to everyone. If they are indeed open, then other people ought to be allowed to appear, because we live in a democracy, where closed meetings on matters of public interest should not be allowed.

The Chairman: We will make copies of Mr. Bradley's remarks and distribute them to all members.

Senator Forrestall: I think they should apologize for misleading us.

The Chairman: We can ask Mr. Cooper for an explanation. Thank you very much for your point of order, Senator Spivak.

Before we start, I have a letter from Ms Debra Ward, the Independent Transition Observer on Airline Restructuring, who wants to appear before our committee. Perhaps we should hear from her when we deal with Bill S-19. Do all senators agree?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I also have a letter from Senator Austin, who wants to appear before the committee with Senator Stratton for about 15 minutes to discuss committee matters.

Senator Spivak: That is another matter.

The Chairman: That is something else. Maybe at the next meeting we can set aside 15 minutes of our time so that we will not have to delay the meeting. I will get back to both of them and tell them if they are free at the time of our next meeting, they can meet with us for 15 minutes.

Senator Forrestall: I have had a brief conversation with our clerk about our business immediately after the Easter break. We could carry on with the meeting, but I would not wish to get to clause-by-clause until the second week.

Members of our committee who may wish to move some amendments may be away, travelling with other committees.

The Chairman: Yes. It can wait until the following week instead of taking place on April 25.

We welcome the senior officials again today. We will hear from you first and then ask questions.

Mr. Derek Sweet, Acting Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Transport Canada: Before I begin, Madam Chair and senators, I might take a moment simply to acknowledge a number of our provincial colleagues, as well as

M. Christle, qui n'est pas citée dans la lettre a été celle-ci: «Je ne dirais pas secrètes. Privées serait un mot plus juste.»

Je voudrais m'excuser si j'ai pu laissé entendre que quoi que ce soit de malséant s'est produit. Ce n'était certes pas mon intention. Je ne considère pas malséant le fait que l'Association canadienne du camionnage veuille comparaître devant le Conseil canadien des ministres des Transports. Cependant, je pense que si les réunions sont privées — ou qu'elles sont censées l'être — tout le monde devrait en être exclu. Et si elles sont publiques, alors, d'autres témoins devraient pouvoir comparaître, parce que nous vivons dans une démocratie où les réunions privées au cours desquelles on discute de questions d'intérêt public ne devraient pas être permises.

La présidente: Nous allons faire des copies de la déclaration de M. Bradley et la distribuer à tous les membres du comité.

Le sénateur Forrestall: Je pense qu'ils devraient s'excuser de nous avoir induits en erreur.

La présidente: Nous pouvons demander une explication à M. Cooper. Merci, Sénateur Spivak, de ce rappel au Règlement.

Avant de commencer, j'ai ici une lettre de Mme Debra Ward, l'observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien, qui souhaite comparaître devant le comité. Peut-être devrions-nous l'entendre quand nous étudierons le projet de loi S-19? Est-ce que tous les sénateurs sont d'accord?

Des voix: D'accord.

La présidente: J'ai également reçu une lettre du sénateur Austin, qui souhaite que nous lui réservions environ 15 minutes pour qu'il puisse, avec le sénateur Stratton, discuter d'affaires concernant le comité.

Le sénateur Spivak: Il s'agit d'autre chose.

La présidente: En effet. Peut-être pourrions-nous, le jour où nous devons nous rencontrer la prochaine fois, prévoir une période séparée de 15 minutes pour ne pas retarder la réunion. Je vais prendre contact avec eux et leur proposer, s'ils sont libres le jour de notre prochaine réunion, de nous rencontrer pendant 15 minutes.

Le sénateur Forrestall: J'ai parlé brièvement au greffier de nos activités après le congé de Pâques. Nous pourrions tenir la réunion qui est prévue, mais je ne voudrais pas que l'on fasse l'étude article par article avant la deuxième semaine.

Les membres du comité qui souhaitent déposer des amendements ne seront peut-être pas là, ils seront peut-être en voyage pour le compte d'autres comités.

La présidente: Oui. Cela n'a pas besoin d'être fait le 25 avril, nous pouvons attendre la semaine suivante.

Nous accueillons à nouveau aujourd'hui les hauts fonctionnaires du ministère. Nous allons d'abord entendre votre déclaration et ensuite, nous poserons des questions.

M. Derek Sweet, directeur général intérimaire, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Transports Canada: Avant de commencer, madame la présidente, mesdames et messieurs les sénateurs, j'aimerais simplement

one from the United States, who have joined us this afternoon. They happened to be in town to talk about safety ratings.

The Chairman: They are most welcome.

Mr. Sweet: Thank you again for the opportunity to appear before you. It has been about three weeks now since the minister and Mr. Elliott and I last had the pleasure of being here. Since that time, you have heard a number of witnesses and we have provided you with information that I hope is useful.

I thought I might just take a moment or two, Madam Chair, to reflect on some of the deliberations of the past weeks.

As you all know, Transport Canada's first concern is safety, and road safety is certainly a major issue, with nearly 3,000 persons killed and nearly a quarter of a million injured every year. Commercial vehicles are large and heavy. They cause more harm than lighter vehicles when involved in collisions. This is simply physics at work. Commercial vehicle operators and drivers are therefore subject to special safety rules over and above those that apply to other vehicles. These rules, as with other traffic rules, are generally applied by provincial regulation and are enforced by provincial authorities.

We have provided you with a report called "The State of Road Safety in Canada." Madam Chair, this report shows that commercial vehicles are involved in about 54,000 collisions a year, representing 4.7 per cent of the total number. That same report shows that the overall road collision numbers have declined over the years 1994 to 1998, and that commercial vehicle collisions have similarly declined from about 57,000 in 1994 to 51,000 in 1998. As the minister noted in his remarks to you three weeks ago, this despite a significant increase in commercial vehicle activity.

That same report indicates that in most collisions involving commercial vehicles, there is no apparent vehicle defect and that driving conditions are reported as apparently normal.

Madam Chair, notwithstanding that, the fact remains that collisions involving heavy commercial vehicles do hurt a lot of people. There are about 500 deaths and 10,000 injuries a year in collisions involving these sorts of vehicles.

As this committee is well aware, the National Safety Code was developed in 1987 to focus truck regulation on safety. Many standards have been brought into effect and enforced across the country. We have provided the committee with a copy of the National Safety Code standards.

Another report mentioned by witnesses, that done by a consultant named Fred Nix, has also been distributed. We engaged Mr. Nix about a year ago to report on the state of implementation of the key National Safety Code standard number 14. This report involved all jurisdictions. Mr. Nix did a very thorough job of

vous signaler la présence de certains de nos collègues provinciaux et d'un collègue américain, qui étaient venus discuter des cotes de sécurité et qui nous accompagnent cet après-midi.

La présidente: Ils sont les bienvenus.

M. Sweet: Je vous remercie à nouveau de nous donner l'occasion de comparaître devant vous. Cela fait maintenant près de trois semaines que le ministre, M. Elliott et moi-même avons eu le plaisir d'être parmi vous. Depuis, vous avez entendu plusieurs témoins et nous vous avons fourni une documentation qui, je l'espère, vous a été utile.

Madame la présidente, j'aimerais prendre quelques instants pour faire quelques observations sur certains points soulevés lors des délibérations qui ont eu lieu ces dernières semaines.

Vous le savez tous, j'en suis sûr, la préoccupation première de Transports Canada est la sécurité, et la sécurité routière est certainement une question d'importance primordiale, étant donné que chaque année, les accidents de la route font près de 3 000 morts et 250 000 blessés. Les véhicules utilitaires sont gros et lourds. Ils provoquent des dommages plus graves que les véhicules légers en cas de collision. C'est mathématique. Par conséquent, les exploitants et les chauffeurs de véhicules utilitaires sont assujettis à des règles de sécurité spéciales, qui s'ajoutent à celles qui s'appliquent aux autres véhicules. Ces règles, comme toute autre règle touchant la circulation, sont généralement appliquées par le biais d'une réglementation provinciale, sous l'égide d'autorités provinciales.

Nous vous avons transmis un rapport intitulé «La situation de la sécurité routière au Canada». Madame la présidente, on indique dans ce document que les poids lourds sont impliqués dans environ 54 000 collisions par an, ce qui représente 4,7 p. 100 du nombre total d'accidents. Toujours dans ce rapport, il est noté que sur les routes, le nombre des collisions a chuté entre 1994 et 1998, et que celles qui impliquent des véhicules utilitaires a également diminué, passant d'environ 57 000 en 1994 à 51 000 en 1998. Et ce, comme le ministre vous l'a fait remarquer il y a trois semaines, en dépit d'une augmentation notable du nombre des véhicules utilitaires qui circulent sur nos routes.

Toujours dans le même rapport, on indique que, dans la plupart des collisions impliquant des poids lourds, les véhicules ne présentent aucune défectuosité apparente et l'état des routes est apparemment normal.

Quoi qu'il en soit, madame la présidente, il reste que ces collisions font de nombreuses victimes. Elles tuent environ 500 personnes et font quelque 10 000 blessés par an.

Le comité le sait, le Code national de sécurité a été élaboré en 1987 pour cibler sur la sécurité la réglementation s'appliquant aux camions. De nombreuses normes ont été adoptées et appliquées à travers le pays. Nous avons fourni au comité une copie des normes énoncées dans le Code national de sécurité.

Un autre rapport, qui a été mentionné par des témoins, celui qu'a préparé un expert-conseil, Fred Nix, a également été distribué. Nous avons engagé M. Nix il y a environ un an pour qu'il fasse le point sur la mise en oeuvre d'une des principales normes incluse dans le Code national de sécurité, la norme 14.

assessing exactly where we were with respect to implementing this very important standard. As we reported to you at our first appearance, there are indeed problems and issues we need to resolve. However, the report was most useful and is being used as a blueprint for our joint efforts to implement safety ratings in a nationally consistent manner.

I believe, Madam Chair, Mr. Christle from Manitoba gave testimony about a week ago on behalf of CCMTA regarding a safety rating system that very shortly will be, or perhaps is now, up and fully functioning. This is also happening in other provinces.

Safety rating involves directly regulating the motor carrier undertaking rather than individual vehicles or drivers. The provincial government jurisdiction is limited to regulating motor carriers that operate exclusively within its boundaries. As you know, extra-provincial undertakings account for about 60 per cent of the vehicles on the road, and 70 to 80 per cent of the volume by revenue. These are very important activities that are exclusively under federal jurisdiction.

Bill S-3 therefore provides for federal legislation permitting the provinces to apply the national safety rating scheme to extra-provincial carriers, thereby allowing a seamless, provincially operated, national regulatory framework.

There is more recognition in Bill S-3 of a federal role in motor carrier safety than previously. The federal government has consistently contributed towards National Safety Code implementation — about \$57 million to date — to the tune of \$5 million to \$6 million a year shared amongst all the provinces. We have requested Treasury Board approval to continue this sort of funding arrangement with the provinces.

Madam Chair, several witnesses have expressed the view that the federal government should become more involved in motor carrier regulation. Transport Canada believes that the responsibility must be shared amongst all players, industry and governments alike.

The safety rating concept sets out to ensure that a motor carrier itself takes responsibility for safety. This is very important. It is a performance-based regime. Provincial governments, who have traditionally been responsible for road safety and motor carrier safety regulation, and who have widespread enforcement capabilities, are responsible for monitoring each motor carrier's safety performance. We think this is logical.

Son rapport portait sur toutes les autorités compétentes. M. Nix a fait une étude très approfondie pour évaluer exactement la situation en ce qui concerne la mise en oeuvre de cette norme de première importance. Comme nous vous l'avons signalé lors de notre première comparution, il y a effectivement des problèmes et des questions que nous devons régler. Cependant, ce rapport s'est avéré très utile et sert de canevas pour guider les efforts conjoints qui ont pour objet d'appliquer des cotes de sécurité de façon cohérente à l'échelle nationale.

Je crois savoir, madame la présidente, que M. Christle a témoigné il ya à peu près une semaine au nom du CCATM et vous a parlé d'un système de cotes de sécurité qui, s'il n'est pas déjà pleinement opérationnel, doit être appliqué prochainement au Manitoba. Des mesures similaires sont prises dans d'autres provinces.

Les cotes de sécurité constituent une réglementation qui s'applique directement aux compagnies de transport routier plutôt qu'aux véhicules ou aux chauffeurs. Les gouvernements provinciaux sont habilités à réglementer uniquement les transporteurs routiers qui opèrent exclusivement sur leur territoire. Or, comme vous le savez, 60 p. 100 des véhicules qui circulent sur les routes appartiennent à des compagnies extraprovinciales; si l'on se base sur le revenu généré par cette activité, ces compagnies transportent entre 70 et 80 p. 100 de la quantité totale des marchandises qui transitent par la route. Il s'agit donc d'une activité très importante qui est exclusivement sous compétence fédérale.

Le projet de loi S-3 instaure donc une législation fédérale qui permet aux provinces d'appliquer le système national des cotes de sécurité aux transporteurs extraprovinciaux, et institue par là même un cadre réglementaire national, sans solution de continuité, administré par les provinces.

Le rôle du gouvernement fédéral dans le domaine de la sécurité des transports routiers est reconnu plus largement qu'auparavant dans le projet de loi S-3. Le gouvernement fédéral a contribué régulièrement aux coûts entraînés par la mise en oeuvre du Code national de sécurité — environ 57 millions de dollars jusqu'ici — au rythme de 5 à 6 millions de dollars par an, partagés entre toutes les provinces. Nous avons demandé au Conseil du Trésor l'autorisation de maintenir le même mécanisme de financement.

Madame la présidente, plusieurs témoins ont défendu l'idée que le gouvernement fédéral devrait s'impliquer davantage dans la réglementation des transporteurs routiers. De l'avis de Transports Canada, c'est une responsabilité que devraient partager tous les intéressés, au sein de l'industrie comme au niveau des gouvernements.

Les cotes de sécurité sont conçues pour garantir que les transporteurs routiers eux-mêmes assument des responsabilités. C'est un point très important. Il s'agit d'un régime axé sur des évaluations de rendement. Les autorités provinciales qui, traditionnellement, sont responsables de la sécurité routière et de la réglementation des transporteurs routiers touchant la sécurité, et qui ont par ailleurs des capacités étendues pour ce qui est de l'exécution de ces règlements, sont chargées d'évaluer le

Bill S-3 provides the framework for a national and international safety rating regime which requires a level of harmonization that, quite frankly, has not yet been achieved. We have stated this before you previously. Transport Canada believes that the will and the mechanisms exist to achieve the necessary consistency. When Bill S-3, its accompanying regulations and the complementary provincial systems are in place, we believe that there will be a significant upgrading of safety enforcement and in national consistency. Indeed, we anticipate that the rate of fatalities and injuries involved in commercial vehicle occurrences will improve.

This will not be achieved exclusively by passing the bill. However, Bill S-3 is an essential part of the overall regulatory regime and its passage will certainly provide a needed boost to widely based efforts to achieve consistency and improve safety.

Madam Chair, just this week, the federal-provincial Council of Deputy Ministers responsible for Transportation and Highway Safety held its semi-annual in Ottawa. Amongst their discussions, you will be interested to know, was a revised memorandum of understanding on harmonization of the National Safety Code. The objective here, Madam Chair, is to re-energize, if I can put it that way, the national commitment to harmonization.

The deputy ministers also identified four priority National Safety Code areas for harmonization, including safety rating. They also, Madam Chair, were very interested in the concept of "championing," if I could put it that way, whereby a deputy minister would assume an oversight responsibility for each of these four priority areas. I believe this indicates quite clearly that the most senior regulators in Canada are very seriously engaged in the pursuit of National Safety Code consistency.

In conclusion, Madam Chair, we consider commercial vehicle safety to be a major issue. That is not because the present system has failed. In fact, commercial vehicle safety has improved and continues to improve.

Bill S-3 will provide a modern, national regulatory framework for further advancements in safety and for addressing the many issues identified by the witnesses that have appeared here before you.

Thank you very much, Madam Chair. I would be very pleased to try to answer any questions.

Senator Spivak: Mr. Sweet, thank you for coming again to answer our questions. You said in your statement that we are going to get a seamless web of a safety code.

rendement des transporteurs routiers en matière de sécurité. Nous estimons que c'est logique.

Le projet de loi S-3 établit le cadre d'un régime national et international de cotes de sécurité qui exige un niveau d'harmonisation qu'en toute franchise, nous n'avons pas encore atteint. Nous vous l'avons déjà signalé. Nous sommes d'avis, à Transports Canada, que la volonté et les mécanismes voulus pour parvenir à la cohésion nécessaire existent. Lorsque le projet de loi S-3, ses règlements d'application et les systèmes provinciaux complémentaires seront en place, nous croyons qu'il en découlera une amélioration notable au plan de l'exécution des règles de sécurité et de la cohésion nationale. Mieux encore, nous nous attendons à voir baisser le nombre de morts et de blessés dans des accidents impliquant des véhicules utilitaires.

Ce résultat ne sera pas atteint uniquement grâce à l'adoption du projet de loi. Cependant, le projet de loi S-3 est un élément essentiel du régime réglementaire global, et son adoption donnera certainement aux diverses initiatives lancées pour parvenir à une plus grande cohésion et améliorer la sécurité, le nouvel élan qui leur est nécessaire.

Madame la présidente, cette semaine, le Conseil fédéral-provincial des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière a justement tenu à Ottawa sa réunion semi-annuelle. Parmi les sujets abordés, il en est qui revêt pour vous un intérêt particulier: un protocole d'entente révisé sur l'harmonisation du Code national de sécurité. L'objectif poursuivi est de réveiller, si je peux m'exprimer ainsi, la volonté d'harmonisation nationale.

Les sous-ministres ont également sélectionné quatre éléments du Code national de sécurité sur lesquels vont être ciblés en priorité les efforts d'harmonisation, dont les cotes de sécurité. De plus, madame la présidente, ils se sont montrés très intéressés par l'idée de confier à un sous-ministre la tâche de se faire le «champion», si je peux m'exprimer ainsi, de chaque dossier prioritaire et d'en suivre l'évolution. Je crois que cela indique clairement qu'au sommet de la hiérarchie des responsables de la réglementation au Canada on cherche très sérieusement à mettre en oeuvre de façon cohérente un Code national de sécurité.

Pour conclure, madame la présidente, nous considérons que la sécurité des véhicules utilitaires est une question de première importance. Ce n'est pas que le système en place actuellement n'a pas donné de résultats concluants. En fait, la sécurité des véhicules utilitaires s'est améliorée et continue de le faire.

Mais le projet de loi S-3 fournira un cadre réglementaire national plus moderne qui permettra d'améliorer encore davantage la sécurité et de régler certains des problèmes qu'on évoqués les témoins qui ont comparu devant vous.

Madame la présidente, je vous remercie. Je serais très heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Spivak: Monsieur Sweet, merci d'être revenu répondre à nos questions. Vous avez dit, dans votre déclaration, que nous allions avoir un code de sécurité qui constituera une toile sans couture.

I am a little troubled by some discrepancies. I put a question on the Order Paper on February 8 regarding the current status of each of the 16 standards. The reply I received indicates that according to the last report, which was issued on September 30, 1998, each of the 16 standards has been substantially implemented in each of the jurisdictions, with few exceptions.

However, the aforementioned Mr. David Bradley stated in his presentation to the council of ministers: "To this day, few, if any, of the National Safety Code standards have been uniformly accepted across the country."

I have the latest report, which as you can see, indicates that we do not have substantial implementation by each province. Further on, the report details all of the provinces which have implemented them and those which have not. It indicates all kinds of deviations, such as in hours of service. For example, Newfoundland and the Northwest Territories have not implemented all of the definitions. Alberta and Saskatchewan have not implemented the weekly cap provisions. Prince Edward Island has not implemented standards on security loads.

Frankly, I would like to know where this answer to my Order Paper question came from, because it is contradicted not only by the head of the Canadian Trucking Alliance, but by the latest report, which is "Commercial Vehicle Safety in Canada, the Fifth Annual Report to Parliament."

I wonder if you could put my mind at rest, Mr. Sweet, and tell me why there is such a discrepancy between this and what I was told by, I assume, someone in the department who obviously has not looked at this report.

Mr. Sweet: I will try to respond in a satisfactory manner. I am not sure I did coin the phrase "seamless web."

Senator Spivak: You just said it today.

Mr. Sweet: I am not sure I did, but I wish I had. I will take credit for it if you insist. Thank you.

No doubt there are discrepancies in individuals' or organizations' interpretations of the degree of consistency in application of the National Safety Code standards. I do not think that is particularly unusual. The standards are many and complex. The seemingly simple question of whether a standard has been consistently implemented or not poses some problems, quite frankly. It does not surprise me that some authorities might think the standards are substantially implemented while others might claim they are not.

The report that you quote from, Senator Spivak, is unfortunately not very current. This is one of the problems. We often have to deal with data that are not all that current. I think the date of this report is 1995.

Certaines inconséquences me troublent quelque peu. Le 8 février, j'ai fait inscrire une question au *Feuilleton* pour savoir quel était le statut de chacune des 16 normes qui doivent être appliquées. D'après la réponse qui m'a été donnée, le dernier rapport émis à ce sujet, qui est daté du 30 septembre 1998, indique que chacune de ces 16 normes a été essentiellement mise en oeuvre par toutes les autorités compétentes, à quelques exception près.

Cependant, M. David Bradley, dont le nom a été cité plus tôt, a déclaré dans sa présentation au Conseil des ministres: «Jusqu'ici, seules quelques rares normes du Code national de sécurité, pour ne pas dire aucune, ont été acceptées uniformément à travers le pays par chacune des autorités compétentes.»

J'ai ici le rapport le plus récent qui indique, comme vous pouvez le constater, que ces normes ne sont pas réellement appliquées dans chacune des provinces. Plus loin dans ce rapport, on trouve des détails sur les provinces qui ont mis ces normes en oeuvre et sur celles qui ne l'ont pas fait. Il y a toute une série d'inconséquences, par exemple, en ce qui concerne les heures de service. Terre-Neuve et les Territoires du Nord-Ouest, par exemple, n'ont pas appliqué toutes les définitions. L'Alberta et la Saskatchewan n'ont pas mis en oeuvre les dispositions concernant le plafond hebdomadaire. L'Île-du-Prince-Édouard n'a pas appliqué les normes sur la sécurité des chargements.

Franchement, j'aimerais savoir d'où vient la réponse à la question que j'ai fait inscrire au *Feuilleton*, parce qu'elle est contredite non seulement par le directeur de l'Alliance canadienne du camionnage, mais aussi par le dernier rapport, intitulé «La sécurité des véhicules utilitaires au Canada, Cinquième rapport annuel au Parlement».

Je me demande si vous pouvez me rassurer, monsieur Sweet, et me dire pourquoi il y a de telles divergences entre ce document et les informations qui m'ont été données par quelqu'un du ministère qui, manifestement, n'a pas vu ce rapport.

M. Sweet: Je vais essayer de vous donner une réponse satisfaisante. Je ne suis pas sûr d'avoir employé l'expression «toile sans couture».

Le sénateur Spivak: C'est ce que vous avez dit aujourd'hui.

M. Sweet: Je n'en suis pas certain, mais j'aimerais bien l'avoir dit. Puisque vous voulez bien m'en attribuer le mérite, j'accepte et je vous remercie.

Certes, il y a des divergences dans la manière dont les gens et les organismes évaluent la mesure dans laquelle l'application du Code national de sécurité est cohérente. Je ne pense qu'il y ait là quelque chose de particulièrement inhabituel. Les normes sont nombreuses et complexes. Je vous dirais franchement que même si cela paraît simple, il est en réalité difficile de dire si une norme est appliquée de façon cohérente ou non. Je ne suis pas surpris que pour certaines autorités, les normes sont essentiellement mises en oeuvre, alors que pour d'autres, elles ne le sont pas.

Le rapport que vous citez, sénateur Spivak, n'est malheureusement pas à jour. C'est un des problèmes qui se posent. Souvent, les données dont nous devons discuter ne sont pas actualisées. Je pense que ce rapport date de 1995.

Senator Spivak: It is 1998. Someone from your department states, in the answer to my Order Paper question, that the September 24, 1998 report was the last of five under the act.

Mr. Sweet: You are correct, Senator Spivak. The report really has two halves. The first half deals with safety data, and I believe that might be from 1995, and the second half deals with the implementation of the NSC. I think you are quite right. It is 1998.

Senator Spivak: This very expert witness, David Bradley, the chief executive officer of the Canadian Trucking Alliance, says that to this day, few, if any, of the standards have been uniformly accepted, and he goes on to say, if only they had.

We are being asked to approve a bill about the National Safety Code when we do not really have a national safety code.

Let me move on to another question. This has to do with hours of service. Mr. Cooper of the Canadian Trucking Alliance sent us a copy of an expert opinion on hours of service. I think we had asked for it.

It says 84 hours is just fine, because you just have to fool around a little and figure it out. There is no consistency among what is proposed in Canada, what is proposed in the U.S., and the European current standard for daily hours of driving. Canada's figure is much higher. As you know, Canada's proposed figure for maximum hours per week is 84, the U.S.'s current is 60, and Europe's current is 56.

Other experts say that the crash risk is 1.8 if driving for 8 hours; it is 3.2 if driving for 9 hours; and it is 6.2 if driving more than 9 hours.

I find it difficult to understand why the Canadian jurisdiction should be out of line with the United States. We will have trucks travelling across North America. I do not know how this is all going to come together if we have different standards from the United States. I know they are just proposed standards, but believe me, they probably will be implemented.

Why would we want to have standards in our country that would put people at risk? This is a common concern. You hear people all across the country saying that they are worried about the big trucks. If I were to send out a questionnaire to people in Canada, believe me, I can tell you what the results would be.

I am questioning again — I know it is not part of the bill, but we have you here — why would you do this. Tell us why.

Mr. Sweet: I would like to finish responding to the senator's first question on inconsistency.

Le sénateur Spivak: De 1998. Le représentant du ministère qui a répondu à la question que j'avais fait inscrire au *Feuilleton* précise que ce rapport, daté le 24 septembre 1998, est le dernier d'une série de cinq transmis en vertu de la loi.

M. Sweet: Vous avez raison, sénateur Spivak. C'est un rapport en deux parties. Dans la première, on trouve des données sur la sécurité qui datent, je crois, de 1995, et la deuxième partie porte sur l'application du CNS. Vous avez entièrement raison, je pense. C'est bien 1998.

Le sénateur Spivak: D'après David Bradley, le directeur général de l'Alliance canadienne du camionnage, qui est un témoin on ne peut plus compétent en la matière, jusqu'ici, seules quelques rares normes du Code national de sécurité, pour ne pas dire aucune, ont été acceptées uniformément; et il ajoute: si seulement il en était autrement!

On nous demande d'approuver un projet de loi qui porte sur le Code national de sécurité alors que ce code n'existe en fait qu'en théorie.

Permettez-moi de passer à une autre question. Elle concerne les heures de service. M. Cooper, de l'Alliance canadienne du camionnage, nous a transmis copie d'une opinion d'expert sur la question des heures de service. Je pense que nous l'avions demandée.

On dit ici que 84 heures est un chiffre acceptable parce que cela laisse un peu de jeu. Il n'y a aucune cohérence entre ce qui est proposé au Canada, ce qui est proposé aux États-Unis et la norme appliquée à l'heure actuelle en Europe en ce qui concerne le maximum quotidien d'heures au volant. Au Canada, le seuil est beaucoup plus élevé. Comme vous le savez, on propose au Canada de fixer le maximum des heures de conduite hebdomadaires à 84, aux États-Unis, c'est actuellement 60 et en Europe, 56.

D'autres experts disent que les risques d'accident sont de 1,8 après 8 heures au volant, de 3,2 après 9 heures et de 6,2 après plus de 9 heures.

J'ai du mal à comprendre pourquoi le Canada n'établit pas les mêmes normes que les États-Unis. Il y a des camions qui circulent à travers toute l'Amérique du Nord. Je ne sais pas comment tout cela pourra être intégré si nos normes sont différentes de celles des États-Unis. Je sais qu'il s'agit seulement de propositions, mais croyez-moi, elles vont probablement être avalisées.

Pourquoi voudrions-nous avoir, dans notre pays, des normes qui font courir des risques aux gens? C'est un sujet de préoccupation pour tout le monde. Partout, d'un bout à l'autre du pays, on entend les gens dire que les poids lourds leur font peur. Si j'envoyais un questionnaire à ce sujet à la population canadienne, croyez-moi, je sais quelle serait la réponse.

Je vous le demande encore une fois — je sais que cela ne fait pas partie du projet de loi, mais puisque vous êtes ici, autant vous le demander — pourquoi procéder ainsi. Dites-le nous.

M. Sweet: J'aimerais finir de répondre à la première question du sénateur, à propos des divergences.

The important point is, and it is a point we have tried to make before, that this bill highlights the safety rating standard number 14, which is an umbrella standard that we want implemented consistently across Canada. We are confident that it will happen, and that we will thus ensure significant consistency of implementation for all of the other important National Safety Code standards.

As you know, Madam Chair, it is our view that the proposals on hours of service — and I highlight the word “proposals” — should be discussed publicly in other fora. There will certainly be time for debate. We are working with provinces to decide the details of how those consultations will proceed.

The senator is also well aware that we have had differences historically with the United States. It has not caused a problem. Finally, I would suggest that it is certainly not our intention to put anybody at risk. These standards are all intended to improve safety.

Senator Spivak: Are you telling this committee that your mind is not made up about these draconian hours of service, that you might change it, Mr. Sweet? Are you saying that it is possible that these proposals will not be accepted and can be changed?

Mr. Sweet: It has always been our intention to use the draft standard as exactly that, as the basis for public consultation. Following those consultations, we and the provinces will review the draft standard and make changes if it is felt to be appropriate.

Senator Callbeck: I have several questions on comments you made, Mr. Sweet, in your opening remarks. You indicated that you requested Treasury Board approval for more money to give to the provinces to help implement the safety code.

Mr. Sweet: That is right.

Senator Callbeck: This came up before with some of the witnesses. My understanding was that the federal government was not currently giving the provinces any money for this. Is that right?

Mr. Sweet: The current five-year funding agreement with the provinces expired last year. We spent a good part of last year attempting to get approval for a new four- or five-year agreement. It has proven to be much more complex and complicated than we had anticipated. I know the documentation has gone from the department to Treasury Board. I understand it is scheduled to be heard by Treasury Board within the next few weeks. We are doing our best to maintain this arrangement with the provinces.

Senator Callbeck: Is the amount of money you are looking for still confidential?

L'important, et c'est un point que nous avons essayé de souligner auparavant, c'est que ce projet de loi cible la norme numéro 14, une norme cadre que nous voulons faire appliquer uniformément à travers tout le Canada. Nous sommes convaincus que c'est possible et que cela garantira une bonne cohérence en ce qui concerne l'application de toutes les autres normes importantes du Code national de sécurité.

Vous le savez, madame la présidente, nous considérons que les propositions relatives aux heures de service — et j'insiste bien, il s'agit de «propositions» — devraient être débattues publiquement dans d'autres enceintes. On prendra certainement le temps d'en discuter. Nous sommes en train de mettre au point, avec les provinces, les détails concernant l'organisation de ces consultations.

Par ailleurs, le sénateur le sait fort bien, historiquement, nous nous sommes démarqués des États-Unis sur d'autres points. Cela n'a pas posé de problème. Enfin, je le précise, ce n'est certes pas notre intention de mettre qui que ce soit en danger. Ces normes ont toutes pour objet d'améliorer la sécurité.

Le sénateur Spivak: Voulez-vous nous dire que vous n'avez rien décidé en ce qui concerne ces heures de service draconiennes et que vous pourriez les modifier, monsieur Sweet? Voulez-vous dire que ces propositions peuvent ne pas être acceptées et être révisées?

M. Sweet: Nous avons toujours eu l'intention d'utiliser la norme provisoire pour ce qu'elle est — une norme provisoire —, une base pour lancer des consultations publiques. Suite à ces consultations, nous réexaminerons cette norme, avec les provinces, et nous la modifierons si cela est jugé nécessaire.

Le sénateur Callbeck: J'ai plusieurs questions à vous poser, monsieur Sweet, sur des observations que vous avez faites dans votre déclaration liminaire. Vous avez dit que vous avez demandé au Conseil du Trésor d'approuver le déblocage de fonds supplémentaires pour aider les provinces à appliquer le code de sécurité.

M. Sweet: C'est exact.

Le sénateur Callbeck: C'est une question qui a déjà été soulevée par certains témoins. Je croyais qu'à l'heure actuelle, le gouvernement fédéral n'accordait aucun financement aux provinces à ce titre. C'est exact?

M. Sweet: L'accord de financement quinquennal conclu avec les provinces est arrivé à terme l'an dernier. Au cours de l'exercice précédent, nous avons passé pas mal de temps à préparer la documentation nécessaire pour faire approuver un nouvel accord de financement qui s'étalerait sur quatre ou cinq ans. Cela s'est avéré beaucoup plus complexe et difficile que prévu. Je sais que cette documentation a été transmise par le ministère au Conseil du Trésor qui, à ce que je sache, doit étudier le dossier au cours des prochaines semaines. Nous faisons notre possible pour maintenir cet arrangement avec les provinces.

Le sénateur Callbeck: Est-ce que la somme que vous demandez est encore confidentielle?

Mr. Sweet: The amount will be more or less consistent with what has been provided in the past. It is approximately \$5 million per year.

Senator Callbeck: You talked about harmonization. I thought I heard you say that the will and the mechanisms exist for harmonization of the National Safety Code.

Mr. Sweet: Yes.

Senator Callbeck: Do you believe that this bill provides a mechanism for implementing this National Safety Code?

Mr. Sweet: Yes, I believe very strongly that the bill, with its explicit reference to the National Safety Code and explicit intention to implement a safety rating system, will go a long way toward achieving national consistency. With respect to the will, I indicated that the council of deputy ministers, for example, is now very much seized of this issue. There are many forces at work here to help us bring this about.

Senator Callbeck: To my knowledge, there is only one thing in this bill that will give the federal government any clout. It is taking away the ability of the provinces to issue the safety licence. Do you feel that putting that in will cause these provinces to implement the various provisions of the National Safety Code?

Mr. Sweet: That is an explicit authority provided for in the bill, senator. However, quite frankly, it is our hope and our belief that we will never have to exercise this. We hope that through continued discussion and cooperation with our provincial colleagues, the necessary consistency will be achieved and the minister will not have to resort to invoking that measure. However, it is there if it is required, yes.

Senator Callbeck: I have difficulty figuring out why you feel the mechanism really is there. When you look at the chart of what has been implemented by these provinces, you can see that many things have not been.

Mr. Sweet: You are quite right, senator. I also suggest there are many things there that are not of real significance.

As I indicated, the standards are very detailed. In order for a jurisdiction to be judged to have implemented the standard consistently, the entire standard needs to be implemented exactly as prescribed. Quite frankly, the standards are complex, and there are areas where, in our view, a province may choose to deviate somewhat without any significant negative impact.

However, there are other areas where we feel very strongly that there should be consistency. I think I have mentioned the main ones to you. We are confident that we will achieve that.

Senator Callbeck: You mentioned that the deputy ministers held a meeting this week and there are now four deputies in charge of four certain areas.

M. Sweet: Cette somme sera plus ou moins du même ordre que par le passé. Il s'agit, en gros, de 5 millions de dollars par an.

Le sénateur Callbeck: Vous avez parlé d'harmonisation. Il m'a semblé vous entendre dire que la volonté et les mécanismes requis pour parvenir à une telle harmonisation de l'application du Code national de sécurité existent.

M. Sweet: Oui.

Le sénateur Callbeck: À votre avis, est-ce que ce projet de loi constitue un mécanisme d'application de ce Code national de sécurité?

M. Sweet: Oui, je suis convaincu que le projet de loi, parce qu'il traite explicitement du Code national de sécurité et de la mise en oeuvre d'un système de cotes de sécurité, s'avérera extrêmement utile pour instaurer un régime national cohérent. Quant à la volonté, j'ai mentionné que le Conseil des sous-ministres, par exemple, s'intéresse désormais de très près à ce dossier. Beaucoup d'efforts sont consentis pour nous aider à réaliser notre objectif.

Le sénateur Callbeck: D'après ce que je peux voir, il n'y a qu'une chose dans ce projet de loi qui permettra au gouvernement fédéral d'exercer une quelconque influence. C'est la disposition qui lui permet de retirer aux provinces le pouvoir d'émettre des certificats d'aptitude en matière de sécurité. Pensez-vous que le fait d'inclure cette disposition va pousser les provinces à appliquer les diverses prescriptions du Code national de sécurité?

M. Sweet: Il s'agit d'un pouvoir explicitement stipulé dans le projet de loi, madame. Toutefois, pour parler franc, nous espérons ne jamais avoir à l'exercer et nous croyons qu'il en sera bien ainsi. Nous espérons qu'en continuant à discuter et à coopérer avec nos collègues provinciaux, nous parviendrons à la cohérence voulue, et que le ministre n'aura pas à recourir à cette mesure. Cependant, si besoin est, elle existe, oui.

Le sénateur Callbeck: J'ai du mal à voir pourquoi vous pensez que le mécanisme est bel et bien là. Quand on examine le tableau qui illustre les normes mises en oeuvre par les provinces, on s'aperçoit qu'il y en a beaucoup qui manquent.

M. Sweet: Vous avez raison, madame. Mais je dirais qu'il y a aussi beaucoup de choses qui n'ont pas vraiment d'importance.

Comme je l'ai mentionné, les normes sont très détaillées. Pour que l'on puisse dire qu'une autorité compétente a appliqué une norme de façon cohérente, il faut que la norme en question ait été mise en oeuvre dans sa totalité, exactement comme elle est prescrite. En toute franchise, les normes sont complexes, et à notre avis, une province peut décider de se démarquer sous certains aspects sans que cela ait pour autant des effets négatifs importants.

Cependant, nous sommes fermement d'avis que l'application de certaines autres normes devrait être harmonisée. Je pense avoir cité les principales. Nous sommes convaincus de pouvoir atteindre cet objectif.

Le sénateur Callbeck: Vous avez indiqué que les sous-ministres se sont réunis cette semaine et que quatre d'entre eux vont maintenant s'occuper de quatre domaines spécifiques.

Mr. Sweet: Four priorities have been identified. The deputies who will take on the championing roles have not yet been identified. That will happen over the course of the next few months.

Senator Callbeck: What are those areas within the safety code?

Mr. Sweet: The first area is safety ratings, which, as I have mentioned, is standard 14. The second is hours of service, which is standard 9. The third is load security, which is standard 10. The fourth is the matter of the National Safety Code threshold, which is 4,500 kilograms. We believe that these are all very important issues. We feel, as do the provinces and the deputies, that these are priority areas that should be moved along.

Senator Callbeck: This safety certificate that we are talking about in this bill is to be based on standard 14?

Mr. Sweet: That is correct.

Senator Callbeck: Why is that not in the bill?

Mr. Sweet: It is not in the bill, senator, for a very good reason, in our opinion. The approach that we are proposing in the bill is that the federal government regulate by referencing certain National Safety Code standards. That is to say, the federal regulation would be reasonably short, I would suggest. The regulation would then refer to whatever National Safety Code standards we felt needed to be regulated, in this case, a safety rating standard.

Senator, we feel quite strongly that the significant advantage here is that the standard and the regulation will be kept up to date almost automatically. When the standard changes, which would only happen with the agreement of all jurisdictions, then the regulation will change automatically. They do change; they are living instruments. As you know, it takes some time to effect regulatory change. Regulating by reference assures us of a regime that is always up to date.

If the standard were in the act, then we would have a very difficult time, I would suggest, in ensuring an up-to-date regulatory system. As you know better than I, it takes considerable time to change an act of Parliament. I think there is a considerable risk that the regulatory regime would fall substantially out of date.

Senator Forrestall: You used the phrase, "up and running in Manitoba." What is it doing in Nova Scotia?

What do you mean by "up and running"? I did not understand perhaps 30 per cent of what you said.

Does "up and running" mean compliance has been achieved?

M. Sweet: Quatre priorités ont été établies. Les sous-ministres qui vont s'en faire les champions n'ont pas encore été désignés. Ils le seront au cours des prochains mois.

Le sénateur Callbeck: Quels sont les éléments du code de sécurité qui sont en cause?

M. Sweet: Le premier a trait aux cotes de sécurité, c'est-à-dire, comme je l'ai indiqué, la norme 14. Le second concerne les heures de service, soit la norme 9. Le troisième porte sur la sécurité des chargements, norme 10. Le quatrième touche le seuil du Code national de sécurité, qui est fixé à 4 500 kilogrammes. Selon nous, il s'agit dans tous les cas d'éléments très importants. Nous estimons, comme les provinces et les sous-ministres, d'ailleurs, que telles sont les priorités dont on devrait s'occuper.

Le sénateur Callbeck: Le certificat d'aptitude en matière de sécurité dont on parle dans le projet de loi doit correspondre à la norme 14?

M. Sweet: c'est exact.

Le sénateur Callbeck: Pourquoi n'est-ce pas inclus dans le projet de loi?

M. Sweet: Il y a une bonne raison à cela, madame. L'approche que reflète le projet de loi permet au gouvernement fédéral d'instaurer une réglementation qui renvoie à certaines normes du Code national de sécurité. Par conséquent, les règlements seront, je crois, relativement brefs. Il y aura un renvoi aux normes du Code national de sécurité exigeant, à notre avis, un règlement d'application, en l'occurrence, la norme concernant les cotes de sécurité.

Nous sommes convaincus que le grand avantage de cette approche est de permettre une mise à jour parallèle quasi automatique des normes et des règlements. Quand une norme changera, ce qui ne peut se produire que si toutes les autorités compétentes sont d'accord, le règlement d'application changera automatiquement. Ces normes évoluent; ce ne sont pas des instruments statiques. Comme vous le savez, cela prend du temps pour modifier un règlement. En faisant ainsi des renvois aux normes dans les règlements, nous nous assurons d'avoir un régime qui sera toujours actualisé.

Si les normes étaient incluses dans la loi, il nous serait très difficile, selon moi, d'avoir une réglementation constamment à jour. Vous le savez mieux que moi, cela prend beaucoup de temps pour modifier une loi du Parlement. Je pense que nous risquerions fort d'avoir un régime réglementaire qui serait rapidement dépassé.

Le sénateur Forrestall: Vous avez dit qu'au Manitoba, il y avait un système «pleinement opérationnel». Qu'est-ce qui se passe en Nouvelle-Écosse?

Qu'entendez-vous par «pleinement opérationnel»? Je n'ai pas saisi le tiers de ce que vous avez dit.

Est-ce que «pleinement opérationnel» veut dire que les système est conforme?

Mr. Sweet: It basically means that the systems are in place, the data are being gathered, and carriers will be safety rated. The Province of Manitoba will begin to safety rate carriers there on April 1, I believe. The safety rating system will be implemented.

Senator Forrestall: Are all the provinces up and running?

Mr. Sweet: No, they are not.

Senator Forrestall: Which ones are most efficient in terms of the agreed-upon standards?

Mr. Sweet: Alberta, Saskatchewan, Ontario, and Quebec are well advanced. British Columbia is working hard.

Senator Spivak: Are you speaking of their apparatus for the safety rating?

Mr. Sweet: That is correct, senator. B.C. is coming along, although I do not believe they are there yet.

Senator Forrestall: What about the rest of the delinquents?

Mr. Sweet: I would not characterize any of the jurisdictions as being delinquent, senator. They are all working very hard on this. As we indicated in our first appearance, we provided a substantial amount of money last year to the provinces to acquire the required computers to manipulate the data. That money has all been well spent. As a result, all the jurisdictions are now well along in implementing systems.

The jurisdictions I mentioned simply had a head start.

Senator Forrestall: Therefore New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and Newfoundland should get on with it.

Mr. Sweet: They are all working hard.

Senator Forrestall: Is the \$5 million in annual funding being spent on preparatory work?

Mr. Sweet: There was a special allocation last year of an additional \$7 million to specifically work on these systems.

Senator Forrestall: That was divided among the provinces?

Mr. Sweet: Yes.

Senator Forrestall: Will they get \$4 million or \$5 million this year?

Mr. Sweet: Yes.

Senator Forrestall: We are relying on data that were published three or more years ago and probably collected a year to two before that. Therefore, this information is four or five years old.

Mr. Sweet: Yes.

Senator Forrestall: Is that the best we can do?

Mr. Sweet: No it is not, and that is a very astute observation. We will be getting much more comprehensive data from our provincial colleagues as a quid pro quo for the next round of funding. All of this is assuming we get it, of course. We are

M. Sweet: Essentiellement, cela veut dire que les systèmes sont en place, que les données ont été recueillies et que l'on peut attribuer une cote de sécurité aux transporteurs. Le Manitoba va commencer à attribuer ces cotes de sécurité le 1^{er} avril, je crois. Le système de cotes de sécurité sera mis en oeuvre.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que toutes les provinces en sont au stade pleinement opérationnel?

M. Sweet: Non, ce n'est pas le cas.

Le sénateur Forrestall: Quelles sont celles qui sont le plus avancées en ce qui concerne les normes convenues?

M. Sweet: L'Alberta, la Saskatchewan, l'Ontario et le Québec ont bien avancé. La Colombie-Britannique fait de gros efforts.

Le sénateur Spivak: Parlez-vous du mécanisme qu'elles doivent mettre en place pour attribuer ces cotes de sécurité?

M. Sweet: C'est exact, madame. La Colombie-Britannique y travaille, mais je ne pense pas qu'elle soit encore prête.

Le sénateur Forrestall: Et les provinces qui sont en faute?

M. Sweet: Je ne dirais pas qu'il y a des provinces qui sont en faute, sénateur. Toutes font de gros efforts en ce domaine. Comme nous l'avons indiqué lorsque nous avons comparu la première fois, nous avons alloué des sommes importantes aux provinces l'an dernier pour acheter les ordinateurs dont elles avaient besoin pour traiter les données. Ces sommes ont été bien employées. Par conséquent toutes les autorités compétentes ne sont maintenant pas loin d'être en mesure de mettre le système en oeuvre.

Les provinces que j'ai citées ont simplement pris un peu d'avance.

Le sénateur Forrestall: Donc, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve devraient se dépêcher.

M. Sweet: Toutes ces provinces travaillent très fort.

Le sénateur Forrestall: La dotation annuelle de cinq millions de dollars est-elle consacrée au travail préparatoire?

M. Sweet: Il y a eu une attribution exceptionnelle l'année dernière de sept millions de dollars supplémentaires pour mettre en place ces systèmes...

Le sénateur Forrestall: Elle a été répartie entre les provinces?

M. Sweet: Oui.

Le sénateur Forrestall: Elles toucheront quatre ou cinq millions de dollars cette année?

M. Sweet: Oui.

Le sénateur Forrestall: Nous nous appuyons sur des données publiées il y a au moins trois ans, et qui avaient été probablement recueillies un an ou deux plus tôt. Par conséquent, cette information date de quatre ou cinq ans.

M. Sweet: Tout à fait.

Le sénateur Forrestall: Est-ce le mieux que l'on puisse faire?

M. Sweet: Non, en effet, et votre remarque est on ne peut plus perspicace. Nous allons obtenir des données beaucoup plus complètes de la part de nos collègues provinciaux en contrepartie du prochain cycle de financement. En présumant bien sûr que des

optimistic, but we have not received the final blessing. We will be asking the provinces to supply us with a good deal more information. We do not think it will be an onerous job because it is information the provinces will have in any event as a result of implementing the safety rating.

Senator, this information will be of the kind we really need. It will give us information on the safety of the system. It will not be so much directed toward telling us whether this standard or that standard has been implemented in detail, but will go right to the bottom line in telling us the safety situation in each of the provinces. We are looking forward very much to receiving these data, which we will compile, make public, and feed back to our colleagues. I think it will be very useful.

Senator Forrestall: Do we have a test against which we can measure the progress of the good that can flow from a full implementation of these standards?

Mr. Sweet: We will have baseline data. We will be using the data we have now or the data we will collect in the first year. You will recall that we have discussed the review under the bill in the fourth or fifth year. It would be our intention to use much of these data that we will be gathering from the provinces to undertake a comprehensive review of how the system is working at that time.

Senator Forrestall: Are you suggesting that there is no great advantage in looking to the United States for an historical demonstration against which we might measure our progress, or, for that matter, to Europe?

Mr. Sweet: I am not suggesting that at all. I would suggest that the U.S. example is probably more relevant to us than Europe. They run different kinds of vehicles in Europe than we do in North America, as you know. We do deal extensively with our colleagues south of the border and we are privy to most of their data. We have an excellent cooperative arrangement with our American friends. I would suggest that the safety records for heavy vehicles are pretty much comparable in Canada and the United States.

Senator Forrestall: How do they do it differently in Europe?

Mr. Sweet: The European situation is quite different by dint of geography and density of population. The cities are much closer together. They do not have the long, four-lane highways that we have in North America. Our vehicles are larger than those in Europe. There are some significant differences.

Senator Forrestall: Senator Spivak has touched on the question of hours of work, and I believe we will hear more from her later on that. We are somewhat alarmed by the increase in the number of allowable hours behind the wheel. As someone who has spent much time driving between Halifax, Nova Scotia, and

crédits seront disponibles. Nous sommes optimistes, mais nous n'avons pas encore obtenu la bénédiction finale. Nous demanderons aux provinces de nous fournir beaucoup plus d'information. Selon moi, cela ne devrait pas exiger un travail énorme, car il s'agit d'informations dont elles disposeront de toute façon par suite de l'application du système de cotes de sécurité.

Sénateur, il s'agira d'un type d'information dont nous avons réellement besoin. Elle contiendra des renseignements sur la sécurité du système. Elle n'aura pas véritablement pour objet de nous indiquer en détail si telle ou telle norme a été appliquée, mais ira droit à l'essentiel en nous informant de la situation au plan de la sécurité dans chacune des provinces. Nous attendons ces données avec impatience; nous les compilerons et nous les rendrons publiques avant de les renvoyer à nos collègues. Elles devraient s'avérer très utiles.

Le sénateur Forrestall: Dispose-t-on d'une échelle quelconque qui nous permettrait de mesurer les progrès accomplis grâce à la mise en oeuvre de ces normes?

M. Sweet: Nous aurons des données de référence. Nous utiliserons les données dont nous disposons à l'heure actuelle ou celles que nous aurons recueillies au cours de la première année. Vous vous souvenez sans doute que nous avons mentionné l'examen de la législation qui doit avoir lieu quatre ou cinq ans après son entrée en vigueur. Il entre dans notre intention d'utiliser autant que faire se peut les données qui auront été recueillies par les provinces pour procéder à une appréciation exhaustive de la façon dont le système fonctionne à ce moment-là.

Le sénateur Forrestall: Voulez-vous dire qu'il ne servirait pas à grand chose de voir ce qui se passe aux États-Unis, pour avoir une idée de la tendance historique d'une situation par rapport à laquelle nous pourrions étalonner nos progrès ou, encore, regarder vers l'Europe.

M. Sweet: Ce n'est pas du tout ce que je suggère. Je pense d'ailleurs que l'exemple américain serait sans doute plus pertinent de notre point de vue que celui de l'Europe. On exploite en Europe des types de véhicules différents de ceux qui circulent en Amérique du Nord, comme vous le savez. Nous avons de nombreux contacts avec nos collègues du Sud et nous connaissons la plupart de leurs statistiques. Nous avons une excellente collaboration avec nos amis américains. Selon moi, le bilan, en matière de sécurité des poids lourds, est similaire au Canada et aux États-Unis.

Le sénateur Forrestall: En quoi la situation diffère-t-elle en Europe?

M. Sweet: La situation en Europe est très différente à cause de la géographie et de la densité de la population. Les villes sont beaucoup plus proches les unes des autres. On ne trouve pas en Europe les longues routes à quatre voies qui existent en Amérique du Nord. Nos véhicules sont plus gros. Il y a d'importantes différences.

Le sénateur Forrestall: Le sénateur Spivak a fait allusion aux heures de travail, et je crois qu'elle va y revenir un peu plus tard. Nous sommes quelque peu alarmés par l'augmentation du nombre d'heures autorisées au volant. En tant que conducteur qui a passé beaucoup de temps au volant entre Halifax, Nouvelle-Écosse, et

Ottawa, via both the TransCanada Highway and the U.S. route through Maine and New Brunswick, I can say that there is a notable difference in what I call "general roadkill." That includes anything from little rabbits to massive truck tires. In some areas of our country you can see two or three trucks in the space of an hour picking up tires off the road. If you hit one of those tires at night, it is like hitting a rock. In other areas, you can drive for four or five hours and count up to 200 blown tires still on the side of the road. I do not think they let it go for more than 24 hours, but it must have happened over an extended period of time, perhaps as much as six or seven hours. You can drive in some areas in the United States for hours, and if you see roadkill of whatever description, you can bet a buck it happened in the last 25 or 30 minutes because they do excellent work in keeping their highways clear and clean. Roadkill, junk on the highway, is a serious cause of accidents.

Why do we have this situation? You have not dealt with it in the standards. There are things other than what is in the standards that directly impact upon safety on the highways. I just wonder why this area was not touched upon.

Mr. Sweet: If I understand correctly, senator, I think your query here is directed more to highway maintenance.

Senator Forrestall: No, sir, I am talking about highway safety. When you are driving along and you see a young lady roaring past you in a red Volkswagen doing 140 and all of a sudden she is engulfed in a —

Senator Hervieux-Payette: Or a man.

Senator Forrestall: Men do not drive Volkswagens at that speed, believe me. Females do.

Senator Hervieux-Payette: We do not have sons?

Senator Forrestall: They do not drive quite that fast. That poor car, no matter who was driving it, was engulfed by a huge tire that came down on the hood, and the bottom part went underneath the car. The woman, in this case, manhandled that car so as not to hit the truck and not to cross the median into the other lane, and saved her own life. She managed to bring that car to a stop behind the truck and off the road. She was very lucky. Someone was killed by a flying tire somewhere in Canada that week.

I think it is a matter of safety. I do not think it is a matter of highway maintenance. If the provinces cannot afford to clean up their highways, well then that is an answer. I do not like it, and perhaps we should try to do something about it, but this is not just maintenance,. It is partly maintenance, but it is also safety.

Mr. Sweet: Sorry, senator, I thought you were referring to the frequency with which the provinces cleaned the highways.

Ottawa, aussi bien sur la route transcanadienne qu'en passant par les États-Unis à travers le Maine et le Nouveau-Brunswick, je peux affirmer qu'il existe une différence notable entre ce que j'appelle les «aléas de la route en général». Cela va des petits lapins à d'énormes pneus de camions. Dans certaine région de notre pays, on peut voir en l'espace d'une heure, les conducteurs de deux ou trois camions qui ramassent des pneus qui traînent sur la chaussée. S'il vous arrive de heurter l'un de ces pneus la nuit, c'est comme si vous heurtiez un rocher. Dans d'autres régions, vous pouvez conduire pendant quatre ou cinq heures et dénombrer jusqu'à deux cents pneus éclatés qui jonchent la route. Je ne pense pas qu'ils y restent pendant plus de 24 heures, mais ce sont des pneus qui ont dû éclater au cours d'une assez longue période, peut-être six ou sept heures. Vous pouvez circuler dans certaines régions des États-Unis pendant des heures, et si vous voyez une épave de ce genre, vous pouvez parier qu'elle n'est là que depuis 25 ou 30 minutes, car ils font un excellent travail de déblayage et de nettoyage des routes. Les aléas de la route, les rebuts qui les jonchent, sont l'une des principales causes d'accidents.

À quoi une telle situation est-elle attribuable? Vous n'en avez pas tenu compte dans les normes. Il y a d'autres aspects de la sécurité que ce qui est pris en compte dans les normes qui ont une incidence immédiate sur la sécurité des routes. Je me demande pourquoi cet aspect des choses n'a pas été pris en compte.

M. Sweet: Si je vous comprends bien, sénateur, votre question concerne plus exactement l'entretien des routes.

Le sénateur Forrestall: Non monsieur, je parle de la sécurité routière. Quand vous conduisez et qu'une jeune femme vous double à toute vitesse dans une Volkswagen rouge qui roule à 140 et qui d'un seul coup se retrouve enchevêtrée dans un...

Le sénateur Hervieux-Payette: Ou un homme.

Le sénateur Forrestall: Les hommes ne conduisent pas les Volkswagen à cette vitesse, faites-moi confiance; les femmes, oui.

Le sénateur Hervieux-Payette: Et nos fils?

Le sénateur Forrestall: Ils ne conduisent pas aussi vite. Cette pauvre voiture, qui que ce soit qui était au volant, s'est enchevêtrée dans un énorme pneu qui est tombé sur le capot, et dont une partie s'est retrouvée sous la voiture. La conductrice, en l'occurrence, a réussi à manoeuvrer son véhicule pour éviter le camion, ne pas franchir la ligne médiane et échapper à la mort. Elle est parvenue à stopper la voiture derrière le camion sur le bas-côté. Elle a eu beaucoup de chance. Quelqu'un d'autre a été tué par un pneu qui s'était décroché ailleurs au Canada dans la même semaine.

Je pense qu'il s'agit d'un problème de sécurité. Ce n'est pas une chose qui concerne l'entretien des routes. Si les provinces n'ont pas les ressources suffisantes pour nettoyer les routes, alors on a déjà un semblant de réponse. Cela ne me plaît pas, et l'on devrait peut-être essayer de faire quelque chose à ce sujet, mais ce n'est pas simplement un problème d'entretien. C'est effectivement en partie une question d'entretien, mais également une question de sécurité routière.

M. Sweet: Je vous demande pardon, sénateur, je croyais que vous faisiez allusion à la fréquence à laquelle les provinces nettoient les routes.

Senator Forrestall: I am wondering if we have a national standard where the road has to be cleaned every six hours, for example. Someone has to patrol it. I see someone laughing. Am I that far out in left field? Am I? Am I that nuts? I was not looking at you. I was looking at the man behind you. That is a matter of safety.

Mr. Sweet: It is. I would suggest the provinces do have policies on how frequently they do this, but that certainly is not covered by the National Safety Code. An area you touched on that is covered is the issue of tires. We would be looking at the National Safety Code standards that relate to vehicle maintenance and inspection, for example. If the vehicles are properly inspected, one could suggest that these tires should not be falling off the vehicles. There, senator, there is a direct link with the code.

Senator Rompkey: My questions are more fundamental, and I apologize if everyone else already knows the answers. I want to ask, if I may, about trucking compared to other modes of transport. Perhaps it is not realistic to compare it to transport by air or by sea. Maybe it is more realistic to compare it to train travel.

What has been the growth in goods going by truck rather than by other modes of transport over the last 10 years, and what is forecast for the next 10 years? What is the pattern of road transport in this country?

Mr. Sweet: Madam Chair, this is not a safety issue. I would call on my colleague, Mr. Tulipan, to help us out.

Mr. Gary Tulipan, Acting Director, Motor Carrier Policy, Transport Canada: Madam Chair, senator, domestic growth in the trucking sector over the last 10 years, from say 1988 to 1999, has been averaging a little under 9 per cent per annum. The international component has been really rapidly growing.

Senator Rompkey: What do you mean by "international"? Trucks coming into Canada?

Mr. Tulipan: The north-south growth. In other words, the Canada-U.S. growth. I must emphasize that our numbers simply relate to Canadian trucks. We do not have the equivalent numbers for American trucks and the goods that they are carrying back and forth. The international traffic numbers I am quoting are for goods carried by Canadian vehicles. Those have an average annual growth over the same period of about 16 per cent a year.

Senator Rompkey: Is this Canadian trucks carrying goods from Canada to the U.S.?

Mr. Tulipan: It covers both imports and exports. Although the rail sector has also been growing quite rapidly, it has been somewhat less than that. I do not have the actual number for that, but I could get it for you, Senator Rompkey, if you wish.

Le sénateur Forrestall: Je me demande s'il existe une norme nationale qui stipule que les routes doivent être nettoyées toutes les six heures par exemple. Quelqu'un doit se charger de les patrouiller. J'aperçois quelqu'un qui rigole. Suis-je complètement à côté de la plaque? Le suis-je? Suis-je si fou que cela? Ce n'est pas vous que je regardais; je regardais celui qui est derrière vous. Il s'agit d'un problème de sécurité.

M. Sweet: Effectivement. Je pense que les provinces ont des politiques relatives à la fréquence de ce type d'opérations, qui ne sont pas couvertes par le Code national de sécurité. Mais une chose dont vous avez parlé, et qui est couverte, c'est les pneus. Cela touche les normes du Code national de sécurité portant sur l'entretien et l'inspection des véhicules, par exemple. Si les véhicules sont correctement inspectés, on peut penser que ces pneus ne devraient pas tomber. En l'occurrence, sénateur, il existe un lien direct avec le Code.

Le sénateur Rompkey: Mes questions sont plus fondamentales, et je vous prie de m'excuser si d'autres connaissent déjà les réponses. Je voudrais demander, si vous le permettez, que l'on compare le transport routier aux autres modes de transport. Il ne serait peut-être pas réaliste de le comparer au transport aérien ou au transport maritime. Il serait peut-être plus approprié de la comparer au transport ferroviaire.

Quelle a été la croissance de la quantité de marchandises transportées par camions plutôt que par les autres modes de transport au cours des dix dernières années, et quelles sont les prévisions pour les dix prochaines années? Quelle est la tendance en matière de transport routier dans notre pays?

M. Sweet: Madame la présidente, il ne s'agit pas d'une question de sécurité. Je vais demander à mon collègue, M. Tulipan, de venir à notre secours.

M. Gary Tulipan, directeur intérimaire, Politique des transports routiers, Transports Canada: Madame la présidente, sénateur, la croissance nationale du secteur du transport routier au Canada, au cours des dix dernières années, entre, disons, 1988 et 1999 a été, en moyenne, d'un peu moins de 9 p. 100 par an. La composante internationale a progressé très rapidement.

Le sénateur Rompkey: Qu'entendez-vous par «internationale»? Les camions qui entrent au Canada?

M. Tulipan: La croissance Nord-Sud. Autrement dit, la croissance canado-américaine. Je tiens à souligner que nos chiffres ne concernent que les camions canadiens. Nous ne disposons pas des données équivalentes pour les camions américains ou pour les marchandises qu'ils transportent dans les deux sens. Les chiffres qui se rapportent au trafic international que je cite concernent les marchandises transportées par des véhicules canadiens. Ils traduisent une croissance annuelle moyenne d'environ 16 p. 100 par an par rapport à la même période.

Le sénateur Rompkey: Est-on en train de parler des camions canadiens qui transportent des marchandises aux États-Unis?

M. Tulipan: On parle aussi bien des importations que des exportations. Bien que le secteur ferroviaire ait aussi enregistré une croissance assez rapide, son rythme est un peu plus lent. Je n'ai pas les chiffres exacts en ce qui concerne le transport

There are what I would describe as “relatively healthy” forecasts for the next 10 years. By healthy, I mean in the area of 4 to 6 per cent a year, if you are looking at the total picture for the trucking sector. I believe it is slightly less than that for the rail sector.

Senator Rompkey: I was trying to get a picture of the importance of road transport and whether we can see growth there as compared to other modes. Is it fair to compare it with other modes?

Mr. Tulipan: Again, senator, just to give you a comparison, and looking at the international trade between Canada and the United States, in 1999 roughly 70 per cent of imports and exports were carried by truck. That is compared to about 13, 14 per cent by rail, and also about 17 per cent by air. By and large, it is the trucking sector that is the growing and the important sector, certainly with freight, and I am only speaking of freight in this case.

Senator Rompkey: What then is the status of foreign carriers in the Canadian market? When they come into Canada, are they subject to these standards with the regulations?

Mr. Sweet: That is correct, senator. Every commercial vehicle that plies Canadian roads will be subject to and is subject to the National Safety Code.

Senator Christensen: Do we have a reciprocal cabotage agreement with the United States or Mexico?

Mr. Sweet: Yes. I do not believe “cabotage” is the precise word, senator. Currently, when vehicles are in Canada, be they Canadian, American or Mexican, they must meet the Canadian safety regime. Similarly, our vehicles in the United States abide by the American rules.

As I indicated, we work very closely with our American colleagues, and also more and more with our Mexican friends.

I think it is safe to say that, by and large, the safety regimes in Canada and the United States are very similar. There are certain exceptions; hours of service was mentioned. There are some differences there, but by and large, I would suggest, and not to put words in the mouth of the trucking industry, that the industry would agree that operations across the border are reasonably seamless.

Senator Christensen: The NSC has been in effect since 1984, for 14 years. It appears that there is not full compliance, with all of the provinces having bought into it. Is there a financial inhibitor there?

Mr. Sweet: Yes, I think that there are plain reasons, ranging from perhaps funding — it does cost money to implement — to mounting enforcement regimes. There is also the willingness of jurisdictions to implement the standards. The reasons are quite

ferroviaire, mais je pourrais l'obtenir à votre intention, sénateur Rompkey, si vous le souhaitez.

Il y a ce que j'appellerais des «prévisions relativement saines» pour les dix prochaines années. Par saines, j'entends quelque chose de l'ordre de 4 à 6 p. 100 par an, si l'on parle de l'ensemble de la situation du secteur du transport routier. C'est légèrement en deçà de ce que l'on entrevoit pour le secteur ferroviaire.

Le sénateur Rompkey: J'essayais d'avoir une idée de l'importance relative du transport routier et de savoir si l'on assiste à une croissance par rapport aux autres modes de transport. Est-il possible de faire une comparaison avec les autres modes de transport?

M. Tulipan: Encore une fois, sénateur, pour vous donner une comparaison, au niveau du commerce international entre le Canada et les États-Unis, en 1999 quelque chose comme 70 p. 100 des importations et des exportations ont été acheminées par camion. Par comparaison, on parle de 13 ou 14 p. 100 pour les chemins de fer, et d'environ 7 p. 100 pour le transport aérien. Globalement, c'est le secteur du transport routier qui se développe et qui est le secteur important, en tout cas pour ce qui est du transport des marchandises, je ne parle que des marchandises.

Le sénateur Rompkey: Quel est alors le statut des transporteurs étrangers sur le marché canadien? Quand ils viennent au Canada, sont-ils astreints à ces normes qui figurent dans les règlements?

M. Sweet: Tout à fait, sénateur. Tout véhicule commercial qui circule sur une route canadienne sera soumis et est soumis au Code national de sécurité.

Le sénateur Christensen: Existe-t-il un accord de réciprocité sur le cabotage avec les États-Unis ou le Mexique?

M. Sweet: Oui. Je ne pense pas que «cabotage» soit le mot juste, sénateur. À l'heure actuelle, quand des véhicules se trouvent au Canada, qu'ils soient américains, canadiens ou mexicains, ils doivent satisfaire aux règlements canadiens sur la sécurité. Parallèlement, nos véhicules qui circulent aux États-Unis doivent être conformes aux règles américaines.

Comme je l'ai déclaré, nous collaborons étroitement avec nos collègues américains, et de plus en plus avec nos amis mexicains.

On peut avancer sans craindre de se tromper que, globalement, les régimes de sécurité au Canada et aux États-Unis sont similaires. On relève évidemment quelques différences; on a déjà mentionné les heures de travail. Il y a des différences à cet égard, mais je ne crois pas trop m'avancer en disant que l'industrie du transport routier reconnaîtrait que les façons de fonctionner de part et d'autre de la frontière se rejoignent généralement.

Le sénateur Christensen: Le CNS est en vigueur depuis 1984, soit depuis 14 ans. Il semble que son application ne soit pas toujours totalement acceptée, quelques provinces ayant manifesté certaines réticences. Un inhibiteur financier en serait-il la cause?

M. Sweet: Effectivement, je pense qu'il existe des raisons très simples, allant peut-être du financement — l'application coûte de l'argent — à la mise en place de mécanismes d'application. Il y a aussi la question de la détermination à appliquer les normes dont

varied, and they do vary by jurisdiction and by standard, quite frankly.

If I might, senator, I think that there is something of which we should not lose sight. Despite these inconsistencies and the rapidly growing volume of truck traffic, the safety record is improving.

Senator Christensen: Can you point to the National Safety Code as contributing to that in places where there is high compliance? Can you see a difference due to compliance over those 14 years, or is it the result of equipment changes or whatever?

Mr. Sweet: That is an excellent question. The answer is, we are not sure. It is very difficult, quite frankly, to assess the contribution of the code to the improvement in safety. However, we do know that safety has improved since the NSC has been implemented, for better or worse, in jurisdictions. Therefore, we would certainly attribute much of the improved safety record to implementation of the National Safety Code.

As I indicated earlier, senator, we want to undertake a thorough review of the current provisions in the bill in the next four or five years. We want to get a better handle on the contribution of the National Safety Code to improved safety. These improved data that I talked about earlier will help us do that.

Senator Christensen: I would think that after 14 years, you should have some qualifiers that would be able to judge that quite accurately.

Mr. Sweet: It is difficult to do. I mentioned earlier a well-known consultant in Canada who has done work for us in a number of areas. The report provided to you on the implementation of standard 14, although it did highlight some inconsistencies in the implementation, did indicate very solidly that there were clear safety benefits to implementing safety ratings. Those data came mostly from work done in the United States.

We are quite confident, as I indicated earlier, that implementation of the safety rating system will mean a safer highway system for all Canadians.

[Translation]

Senator Hervieux-Payette: I am more familiar with the Building Code. It is an instrument which regulates another sector where the federal government plays a very important role. I know that the National Research Council sets up the committees which draw up the standards of the National Building Code which, in turn, is adopted by each province.

I was just wondering who, in the context of the Code's review, in its evolution process, were the players and how new standards

peuvent faire preuve les diverses autorités compétentes. Les raisons sont relativement nombreuses et elles varient en fonction de la juridiction ou de la norme pour parler franchement.

Si vous me permettez, sénateur, il y a quelque chose qu'il ne faudrait pas perdre de vue. En dépit de ses incohérences et de l'augmentation rapide de la quantité des marchandises acheminées par camions, la sécurité s'améliore.

Le sénateur Christensen: Peut-on dire que le Code national de sécurité a contribué à cette évolution là où il a été bien appliqué? Remarquez-vous une différence par rapport à son degré d'application au cours de ses 14 années d'existence, est-ce simplement la conséquence de l'évolution des équipements ou est-ce dû à quelque chose d'autre?

M. Sweet: Voilà une excellente question. La réponse est que nous ne sommes pas sûrs. Il est extrêmement difficile, à franchement parler, d'apprécier la contribution du Code à l'amélioration de la sécurité. Toutefois, nous savons que la sécurité s'est améliorée depuis l'entrée en vigueur du CNS, pour le meilleur et pour le pire, dans les provinces. Par conséquent, on peut sans aucun doute attribuer une bonne partie de l'amélioration de la sécurité à la mise en oeuvre du Code national de sécurité.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, sénateur, nous avons l'intention de procéder à une révision en profondeur des dispositions actuelles du projet de loi au cours des quatre ou cinq prochaines années. Nous voudrions parvenir à une meilleure appréciation de la contribution du Code national de sécurité à l'amélioration de la sécurité. Les données plus pertinentes auxquelles j'ai fait référence plus tôt nous faciliteront la tâche à cet égard.

Le sénateur Christensen: J'aurais crû qu'après 14 ans, vous disposeriez de certains critères qui vous permettraient de juger assez précisément.

M. Sweet: C'est difficile à faire. J'ai parlé d'un consultant réputé au Canada qui a travaillé pour nous sur plusieurs de ces dossiers. Le rapport qui vous a été remis sur la mise en oeuvre de la norme 14, même s'il a fait ressortir des incohérences au niveau de l'application a quand même souligné qu'il y a eu des retombées évidentes en matière de sécurité qui sont liées à l'application de cotes de sécurité. Ces données proviennent pour la plupart d'études américaines.

Nous sommes relativement convaincus, comme je l'ai dit plus tôt, que la mise en oeuvre du système de cotes de sécurité se soldera par un réseau routier plus sûr pour tous ses usagers au Canada.

[Français]

Le sénateur Hervieux-Payette: Je suis plus familière avec le Code de construction. C'est un outil qui régit un autre secteur où le gouvernement fédéral joue un rôle très important. Je sais que le Conseil national de recherche forme les comités qui établissent les standards pour le Code national du bâtiment, qui, à son tour, est adopté par chaque province.

Je me demandais justement dans la révision, dans le processus d'évolution du Code qui s'adresse à un autre secteur, qui étaient

were established? Is it a continuous process, a yearly review? Do you follow a timetable for this review?

Mr. Sweet: It is a continuous process. We are now developing the standards.

Senator Hervieux-Payette: When you say "we", whom do you mean exactly?

Mr. Sweet: We, within the federal government, and our provincial colleagues.

Senator Hervieux-Payette: The Department of Transport?

Mr. Sweet: That is right.

Senator Hervieux-Payette: Do you work with other organizations within the federal government?

Mr. Sweet: All the time. We meet with the provinces at least twice a year. As I said earlier, we are now reviewing the standards very closely.

Senator Hervieux-Payette: Is there an organization to check the standards in terms of new technologies, now that our vehicles are getting more and more sophisticated, with computers on board and so on. I'd like to know whether you do mechanical and technical tests and, if so, whether you share the results. What is the process to establish new standards?

Mr. Sweet: The process is managed by an organization called the Canadian Council of Motor Transport Administrators. This organization deals both with the federal and the provincial governments. We meet periodically, at least twice a year. We make presentations to the Deputy Ministers Council, and they, in turn, make presentations to the Ministers Council at least once a year.

Senator Hervieux-Payette: Let me ask you again, since you have not yet answered my question. I should like to know, when you decide what should be the weight per axle for each type of truck, when you allow a certain load, when you determine the capacity of hydraulic brakes, when you decide they require such and such stopping capacity or such and such a cable to stop the power in case of a collision, who does the research, who makes the recommendations to improve the equipment and to establish new safety standards? Is it you or the provinces? In which lab is it done? Where? When you say "we," do you technically have the labs to do that?

Mr. Sweet: As far as the standards which apply to the vehicles themselves are concerned, it is only the federal government which can establish standards. We, at Transport Canada, do the research.

Senator Hervieux-Payette: Where?

Mr. Sweet: On the eighth floor, Tower C.

Senator Hervieux-Payette: Come on, you do not bring trucks on the eighth floor! I am asking you to tell me where you do that. Do you have labs? In the case of buildings, they do some tests, the new materials are approved, scientific standards are applied.

les joueurs et comment s'établissaient les nouvelles normes? S'agit-il d'un processus continu, révisé chaque année? Vous servez-vous de calendriers pour la révision?

M. Sweet: C'est un processus continue. On est en train de développer les standards.

Le sénateur Hervieux-Payette: Quant vous dites «on», vous parlez de qui exactement?

M. Sweet: De nous, au gouvernement fédéral, et de nos collègues provinciaux.

Le sénateur Hervieux-Payette: Le ministère des Transports?

M. Sweet: C'est cela.

Le sénateur Hervieux-Payette: Est-ce que vous travaillez avec d'autres organismes du gouvernement fédéral?

M. Sweet: Constamment. Nous rencontrons les provinces au moins deux fois par année. Comme je l'ai dit tantôt, nous en sommes à réviser de près les standards.

Le sénateur Hervieux-Payette: Existe-t-il un organisme qui vérifie les standards sur le plan des nouvelles technologies, parce qu'on a affaire à des véhicules de plus en plus sophistiqués, dans lesquels sont intégrés des ordinateurs, et cetera. Je veux savoir si, sur les plans mécanique et technique, vous faites des tests, et si oui, si vous les partagez. Quel est le processus utilisé pour établir de nouveaux standards?

M. Sweet: Le processus est géré par un organisme qui s'appelle le Conseil canadien des administrateurs de transports motorisés. Cet organisme existe autant pour les gouvernements provinciaux que pour le gouvernement fédéral. Nous nous rencontrons de façon régulière, au moins deux fois par année. Nous nous présentons au Conseil des sous-ministres, qui se présentent ensuite au Conseil des ministres au moins une fois par année.

Le sénateur Hervieux-Payette: Je vais répéter ma question parce que vous n'y avez pas encore répondu. Je veux savoir, lorsque vous décidez du poids par axe de chaque camion, que vous permettez certaines charges et que vous décidez d'avoir tel genre de puissance pour les freins hydrauliques, que vous décidez qu'ils ont besoin de tel arrêt, tel câble qui va permettre d'arrêter le courant s'il y a un impact, qui fait ces études et qui fait les recommandations pour améliorer les équipements, ainsi que pour établir de nouveaux standards de sécurité? Est-ce que c'est vous, est-ce que ce sont les provinces? Dans quel laboratoire c'est fait? À quel endroit c'est fait? Quand vous parlez de «vous», avez-vous techniquement des laboratoires?

M. Sweet: Quand on parle des standards qui s'appliquent aux véhicules mêmes, c'est le gouvernement fédéral seulement qui émet les standards. C'est nous, Transports Canada, qui faisons la recherche.

Le sénateur Hervieux-Payette: À quel endroit?

M. Sweet: Au huitième étage, tour C.

Le sénateur Hervieux-Payette: Voyons donc, vous ne mettez pas les camions au huitième étage! Je vous demande où vous faites cela. Est-ce qu'on a des laboratoires? Dans le cas du bâtiment, ils font les tests, les nouveaux matériaux sont approuvés, des normes scientifiques sont utilisées.

In the case of vehicles, there are even more risks than when you determine the load a steel beam in a building can support. In terms of the materials that are used in vehicles, of the equipments and the technology, where do you do the tests required to establish your standards?

Mr. Sweet: It is done in Blainville, north of Montreal. We have a lab and a test track. They belong to the government, and they are managed by the private sector. We test all new vehicles in Blainville. Those tests are administered by Transport Canada.

Senator Hervieux-Payette: Regarding the testing program which applies to all new vehicles on the market and tests for older vehicles, which are not necessarily in sync with new technologies, how do you decide which tests should be done? Do you test only newer models? Are you concerned with aging vehicles which are still on the road?

Mr. Sweet: The federal government is only concerned with new vehicles, and the standards apply only to them. Once they are sold, the provincial laws and regulations apply.

Senator Hervieux-Payette: The standard is established only by the federal government?

Mr. Sweet: Exactly, for new vehicles, standards are established for the brakes, the lights and all the safety features.

Senator Hervieux-Payette: How much do you spend each year?

Mr. Sweet: About \$5 million.

Senator Hervieux-Payette: It is done by the private sector now. Is it not SNC Lavallin which bought it?

Mr. Sweet: Not exactly. The lab is managed by the private sector. We have a contract with a firm called PMG Technologies Limited.

Senator Hervieux-Payette: Do you share information with other countries?

Mr. Sweet: Of course. We have regular discussions with the United States. We were in Geneva last week, for instance. We have monthly meetings with other countries to discuss standards harmonization, for example.

Senator Hervieux-Payette: How could you ever decide to authorize double road trains? How could you ever allow on our roads such machines which cannot stop on a decent distance, given the basic principles of dynamics? Everyone knows that those vehicles are lethal for those in front of them as well as those inside. How could you establish standards for such vehicles?

Mr. Sweet: The new vehicles meet all requirements set by the federal government, as far as safety features are concerned.

Dans le cas des véhicules, c'est encore plus dangereux qu'un bâtiment à savoir quelle charge a une poutre en acier peut endurer. Dans le cas des matériaux utilisés, des équipement et de la technologie utilisé dans les véhicules, où faites-vous les tests pour établir vos normes, vos standards?

M. Sweet: On les fait à Blainville, au nord de Montréal. On a un laboratoire ainsi qu'une piste d'essais. C'est la propriété du gouvernement et c'est géré par le secteur privé. C'est à Blainville qu'on teste tous les véhicules neufs. Les tests sont gérés par Transports Canada.

Le sénateur Hervieux-Payette: Votre programme de tests sur les nouveaux véhicules mis sur le marché, de même que ceux qui s'appliquent aux véhicules plus âgés qui ne correspondent pas nécessairement aux nouvelles technologies, comment décidez-vous de faire ces tests? Est-ce que seulement les nouveaux modèle sont testés? Continuez-vous à regarder l'âge des véhicules sur la route?

M. Sweet: Le gouvernement fédéral s'occupe seulement des véhicules neufs et les standards ne s'appliquent qu'à eux. Une fois qu'un véhicule sur le marché est vendu, ce sont les règlements et les lois des provinces qui s'appliquent.

Le sénateur Hervieux-Payette: Le standard est établi seulement par le gouvernement fédéral?

M. Sweet: C'est cela, pour les véhicules neufs, les standards qui concernent les freins, les lumières et tous les équipements de sécurité.

Le sénateur Hervieux-Payette: Quel montant dépensez-vous par année?

M. Sweet: Environ 5 millions de dollars.

Le sénateur Hervieux-Payette: C'est fait par le secteur privé maintenant. Ce n'est pas SNC Lavallin qui a acheté cela?

M. Sweet: Ce n'est pas tout à fait cela. Le laboratoire est géré par le secteur privé. On a un contrat avec une firme qui s'appelle PMG Technologies Limited.

Le sénateur Hervieux-Payette: Faites-vous des échanges avec d'autres pays?

M. Sweet: Bien sûr. On discute constamment avec les États-Unis. On était à Genève la semaine passée, par exemple. On discute tous les mois avec d'autres pays de l'harmonisation des standards, par exemple.

Le sénateur Hervieux-Payette: Comment avez-vous pu décider un jour de permettre des trains routiers? Comment avez-vous pu permettre d'avoir ce genre d'engins qui ne peuvent pas arrêter dans un espace décent compte tenu des règles de la dynamique? Tout le monde sait que ces véhicules sont meurtriers autant pour ceux en avant d'eux que pour ceux qui sont à l'intérieur. Alors comment avez-vous pu établir un standard pour ces véhicules?

M. Sweet: Les véhicules neufs remplissent toutes les exigences du gouvernement fédéral en ce qui concerne les équipements de sécurité.

[English]

[Traduction]

Senator Callbeck: How far along are you in drafting the regulations for proposed section 16.1?

Mr. Sweet: Senator Callbeck, the regulation that would put into effect the safety rating system is well along. As a matter of fact, Mr. McHattie and my colleagues against the wall over here were discussing just that today. We will discuss it again tomorrow. The regulation is drafted. I believe it was the subject of discussion today.

Senator Callbeck: Could this committee see the draft?

Mr. Sweet: Absolutely.

Senator Callbeck: Can you tell me what the Atlantic rating formula is?

Mr. Sweet: I am not sure I can, senator. It may be referring to safety ratings.

Senator Callbeck: Under standard 14, compliance review and safety ratings, it gives what different provinces are doing. It says Prince Edward Island will use the Atlantic rating formula.

Mr. Sweet: Thank you; that helps.

That refers to the safety rating methodology being used in Atlantic Canada. The safety rating standard, standard 14, is an umbrella standard. It provides jurisdictions with some flexibility in the fine details as to how they do the safety ratings. The standard sets out those items that must be accounted for in safety ratings. For example, the standard sets out the safety ratings themselves, and if they are satisfactory, conditional, and so on. It does not go into a great deal of detail about methodology.

You are referring to the methodology that the Atlantic provinces have chosen to adopt.

Senator Callbeck: Will they all have the same methodology?

Mr. Sweet: Yes. The bottom line here, senator, is that a carrier's performance in whatever jurisdiction will receive the same safety rating. There will be some flexibility to allow for slight variations in methodology. However, the important thing — and industry certainly agrees with us on this — is that generally speaking, a carrier that performs thusly in Ontario will get the same rating as that same performance would receive in Alberta, B.C., or Nova Scotia.

Senator Callbeck: There has to be flexibility across Canada, but is there flexibility within this Atlantic rating formula?

Mr. Sweet: There will be a little flexibility there. At the end of the day, a carrier who performs in a certain manner in Atlantic Canada will be rated the same for the same performance in Ontario or B.C.

Le sénateur Callbeck: Où en êtes-vous dans l'élaboration des règlements pour le futur article 16.1?

M. Sweet: Le règlement d'application du système de cotes de sécurité est très avancé, madame. En fait, M. McHattie et mes collègues qui sont assis le long du mur, là-bas, en ont justement discuté aujourd'hui. Nous en reparlerons à nouveau demain. Une ébauche de ce règlement est déjà terminée. Je crois qu'elle a fait l'objet de discussions aujourd'hui.

Le sénateur Callbeck: Le comité pourrait-il prendre connaissance de cette ébauche?

M. Sweet: Mais certainement.

Le sénateur Callbeck: Pouvez-vous me dire ce que l'on entend par la formule de la cote atlantique?

M. Sweet: Je ne suis pas sûr de pouvoir vous répondre, madame. Cela réfère peut-être aux cotes de sécurité.

Le sénateur Callbeck: À propos de la norme 14, qui a trait à l'examen de la conformité et aux cotes de sécurité, on indique ce que fait chaque province. Il est noté que l'Île-du-Prince-Édouard appliquera la formule de la cote atlantique.

M. Sweet: Je vous remercie, cela aide un peu.

Cela réfère à la méthodologie utilisée au Canada atlantique pour établir les cotes de sécurité. La norme qui concerne les cotes de sécurité, la norme 14, est une norme générale. Elle accorde aux différentes autorités compétentes une certaine flexibilité au niveau des détails de son application. La norme établit les critères qui doivent être pris en compte dans les cotes de sécurité. Par exemple, la norme définit les cotes de sécurité elles-mêmes, ce qui est satisfaisant, ce qui est aléatoire, et ainsi de suite. Il n'y a pas beaucoup de détails sur la méthodologie.

Ce dont vous parlez, c'est la méthodologie que les provinces atlantiques ont décidé d'adopter.

Le sénateur Callbeck: Suivront-elles toutes la même méthodologie?

M. Sweet: Oui. L'important, madame, c'est que le rendement d'un transporteur, quelle que soit l'autorité compétente qui l'évaluera, recevra la même cote de sécurité. Il y aura une certaine flexibilité pour prendre en compte de légères variantes au plan de la méthodologie. Mais l'important — et l'industrie est tout à fait d'accord avec nous sur ce point — c'est que, de façon générale, un transporteur dont le rendement est établi à un certain niveau en Ontario, aura la cote de sécurité qui correspond au même niveau de rendement en Alberta, en Colombie-Britannique ou en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Callbeck: Il faut qu'il y ait une certaine flexibilité à travers le Canada, mais est-ce que cette formule appliquée dans les provinces atlantiques donne une certaine marge de manoeuvre?

M. Sweet: Il y aura une certaine flexibilité. En bout de ligne, un transporteur dont le rendement est établi à un certain niveau dans les provinces atlantiques aura une cote qui équivaudra au même niveau de rendement en Ontario ou en Colombie-Britannique.

Senator Callbeck: I am trying to get at whether Newfoundland will be exactly the same as Prince Edward Island, or will there be flexibility there?

Mr. Sweet: My understanding is that the four Atlantic provinces are using the same methodology. Presumably, the identical methodology will continue to be used in those four provinces. That methodology may be slightly different from that used in Ontario, Quebec, or B.C.

Senator Callbeck: In other words, the four Atlantic provinces will be the same?

Mr. Sweet: That is correct.

Senator Forrestall: I think we got into this somewhat when you were here with us before. It has to do with the rate at which we are moving our trucks into Mexico. I do not recall that we asked you this question: Is there an anticipated date by which we will have seamless trucking?

Mr. Sweet: Senator, I will answer briefly, if I may, and then I will ask Mr. Tulipan, who is our NAFTA expert, to help me out.

We are not quite seamless with Mexico yet on the safety aspects.

Senator Forrestall: I understand that very few of our trucks cross the border. They go to a station where the trailer crosses, but the tractor picks up an empty trailer, presumably, and heads home.

Mr. Sweet: That is quite correct. I think it is safe to say that Canadian carriers have been reluctant to move deeply into Mexico. It is foreign territory, after all, and the preferred practice, at least so far, has been to simply get across the border and then, as you say, drop the trailer and return to the United States.

We are discussing in the various NAFTA fora how to make the safety regimes in Mexico, Canada, and the United States more consistent.

I did indicate that, by and large, Canada and the United States are the same. Mexico is making great progress, but they have had a long way to come, obviously.

Senator Forrestall: Do you mean by that that there is nothing wrong with our trucking because we pretty well meet the American standards? If we started to enter Mexico, Mexican authorities would anticipate a reciprocal arrangement to allow their trucks to enter our country. Is this why — how do I say this without getting into trouble with Mexico? — their standards are somewhat lower than ours?

Mr. Sweet: I think it has been acknowledged that historically, Mexican safety standards have been lower. I would also suggest that they have made excellent progress over the last two or three years, certainly during the time we have been dealing with them quite closely. As you know, those vehicles need to meet the

Le sénateur Callbeck: Voici ce que j'aimerais savoir: est-ce que les cotes seront exactement les mêmes à Terre-Neuve et dans l'Île-du-Prince-Édouard ou est-ce qu'il y aura une certaine flexibilité à ce niveau-là?

M. Sweet: À ce que je sache, les quatre provinces atlantiques utilisent la même méthodologie. Je présume qu'elles vont continuer. Il se peut que cette méthodologie soit un peu différente de celle qui est utilisée en Ontario, au Québec ou en Colombie-Britannique.

Le sénateur Callbeck: Autrement dit, ce sera la même chose dans les quatre provinces atlantiques?

M. Sweet: C'est exact.

Le sénateur Forrestall: Je pense que nous avons abordé brièvement cette question lorsque vous avez comparu devant nous la dernière fois. Il s'agit de la circulation de nos camions au Mexique. Je ne pense pas que nous vous ayons posé cette question: Avez-vous une idée de la date à laquelle il y aura une circulation sans solution de continuité?

M. Sweet: Sénateur, je vais vous répondre brièvement, si vous le permettez, avant de demander à M. Tulipan, notre spécialiste de l'ALENA, de m'aider.

Tous les problèmes de sécurité ne sont pas encore aplanis avec le Mexique.

Le sénateur Forrestall: Je crois comprendre que les camions canadiens qui traversent la frontière sont rares. Ils se rendent jusqu'à une station, et là, le semi-remorque traverse la frontière, mais pas le tracteur qui, je présume, prend une semi-remorque vide et fait demi-tour.

M. Sweet: C'est exact. On peut dire, je pense, que les transporteurs canadiens se montrent peu enclins à s'aventurer très loin sur les routes du Mexique. C'est pour eux un territoire inconnu, après tout, et ils semblent préférer, du moins jusqu'ici, simplement traverser la frontière et ensuite, comme vous l'avez dit, laisser la semi-remorque et retourner aux États-Unis.

Au sein des divers organes issus de l'ALENA, on discute des moyens de rendre plus cohérents les régimes de sécurité du Mexique, du Canada et des États-Unis.

J'ai indiqué que, dans l'ensemble, ceux du Canada et des États-Unis sont similaires. Le Mexique fait de gros progrès, mais en la matière, ce pays vient de loin, évidemment.

Le sénateur Forrestall: Voulez-vous dire qu'il n'y a rien à redire au sujet de nos camions parce qu'ils sont, en gros, conformes aux normes américaines? S'ils commençaient à circuler au Mexique, les autorités mexicaines s'attendraient à ce qu'on leur rende la réciprocité et qu'on permette aux camions mexicains de circuler dans notre pays. Est-ce que c'est parce que — comment dire sans se mettre le Mexique à dos? — leurs normes sont un peu moins strictes que les nôtres?

M. Sweet: Je pense que c'est reconnu: jusqu'ici, les normes de sécurité mexicaines étaient moins strictes. Mais il faut bien dire que d'énormes progrès ont été faits au cours des deux ou trois dernières années, en tout cas, depuis que nous entretenons d'étroites relations avec les autorités mexicaines. Comme vous le

American safety standards to enter the United States. Indeed, they would need to meet ours to get into Canada.

Senator Forrestall: That was why I was asking when that might happen, because there must be a very economically disadvantageous tug of war happening here.

Mr. Sweet: If I could, senator, I will call on Mr. Tulipan to bring us up to date on where the opening of the southern border, the U.S.-Mexico border, might stand.

Mr. Tulipan: Senator, first, perhaps I can provide a little of the history over the last few months. The NAFTA arbitration panel came down with a ruling on February 6 that the United States had not lived up to its obligations under the agreement and that they were to open the border to Mexican trucks.

The United States had 30 days to comply with the ruling, which would have taken it to March 8, 2001.

The NAFTA rules state that if the United States does not comply with the ruling within that 30-day period, Mexico can take retaliatory measures at that point.

Since then, President Bush has indicated publicly that he is in favour of NAFTA and of opening the border. The Americans did meet with the Mexicans on March 22 to discuss where and how the border opening would occur. I understand that all the proposals that were put on the table by the Americans, with the exception of one, were generally well received by the Mexican trade department. That one was the actual date. The date proposed by the United States was January 1, 2002.

Current indications are that the Mexicans have not accepted the proposal, and they are really studying whether or not they can accept that date — in other words, January 1, 2002 — for opening the border.

Senator Forrestall: That is where it stands?

Mr. Tulipan: That is the way it stands.

The Chairman: I wish to thank the witnesses for their presentation and their answers to our questions. We are considering adopting clause-by-clause on May 2. We would appreciate having some of you attend that meeting in case we need further answers to our questions.

The committee adjourned.

savez, leurs camions doivent répondre aux normes de sécurité américaines pour pénétrer aux États-Unis. Alors, pour entrer au Canada, il faut qu'ils répondent aux nôtres.

Le sénateur Forrestall: C'est pourquoi je vous demandais quand on pouvait s'attendre à ce qu'il en soit ainsi. Sur le plan économique, la petite guerre que cela doit provoquer doit être très désavantageuse.

M. Sweet: Si vous le permettez, sénateur, je vais demander à M. Tulipan de nous donner les dernières informations et de faire le point sur l'ouverture de la frontière du sud, de la frontière entre les États-Unis et le Mexique.

M. Tulipan: Sénateur, peut-être pourrais-je commencer en rappelant brièvement ce qui s'est passé ces derniers mois. La commission d'arbitrage de l'ALENA, dans une décision rendue le 6 février, a estimé que les États-Unis n'avaient pas rempli leurs obligations aux termes de l'accord et qu'ils devaient ouvrir leur frontière aux camions mexicains.

Les États-Unis avaient 30 jours pour se conformer à cette décision, donc jusqu'au 8 mars 2001.

En vertu des règles de l'ALENA, si les États-Unis ne se conformaient pas à cette décision dans les 30 jours, le Mexique avait le droit de prendre des mesures de rétorsion.

Entre temps, le Président Bush a déclaré publiquement qu'il était en faveur de l'ALENA et de l'ouverture de la frontière. Les Américains ont donc rencontré les Mexicains le 22 mars pour discuter des modalités et de la date de l'ouverture de la frontière. À ce que je sache, toutes les propositions avancées par les Américains, sauf une, ont été généralement bien accueillies par le ministère mexicain du Commerce. L'exception, c'est la date. La date proposée par les Américains était le 1^{er} janvier 2002.

Aux dernières informations, les Mexicains n'ont pas accepté la proposition, et ils examinent de près la question de savoir s'ils peuvent accepter cette date — autrement dit le 1^{er} janvier 2002 — pour l'ouverture de la frontière.

Le sénateur Forrestall: Nous en sommes là?

M. Tulipan: Nous en sommes là.

La présidente: Je voudrais remercier les témoins d'avoir fait cette présentation et d'avoir répondu à nos questions. Nous envisageons entreprendre l'étude article par article le 2 mai. Nous vous serions reconnaissants de prévoir que certains d'entre vous assistent à cette réunion au cas où nous aurions d'autres questions à poser.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Officials from Transport Canada:

Derek Sweet, Acting Director General, Road Safety and
Motor Vehicle Regulation;

Malcolm McHattie, Acting Director, Road Safety Programs;

Elizabeth MacNab, Counsel, Legal Services;

Gary Tulipan, Acting Director of Motor Carrier Policy.

Hauts fonctionnaires de Transports Canada:

Derek Sweet, directeur général intérimaire, Direction de la
sécurité routière et de la réglementation automobile;

Malcolm McHattie, directeur intérimaire, Programmes de la
sécurité routière;

Elizabeth MacNab, conseillère juridique, Services juridiques;

Gary Tulipan, directeur intérimaire, Politique des transports
routiers.

A1
1019
T83



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, April 24, 2001
Wednesday, May 2, 2001

Le mardi 24 avril 2001
Le mercredi 2 mai 2001

Issue No. 6

Fascicule n° 6

Sixth and Seventh meetings on:
Bill S-3, An Act to amend the Motor
Vehicle Transport Act, 1987 and to make
consequential amendments to other Acts

Sixième et Septième réunions concernant:
Le projet de loi S-3, Loi modifiant la
Loi de 1987 sur les transports routiers
et d'autres lois en conséquence

INCLUDING:
THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-3)

Y COMPRIS:
LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(projet de loi S-3)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
De Bané, P.C.	Maheu
Eyton	Poulin
Finestone, P.C.	Sparrow
Hubley	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Finestone, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Hervieux-Payette, P.C. (*April 5, 2001*).

The name of the Honourable Senator Fitzpatrick substituted for that of the Honourable Senator Christensen (*April 5, 2001*).

The name of the Honourable Senator Milne substituted for that of the Honourable Senator Adams (*April 23, 2001*).

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator Setlakwe (*April 23, 2001*).

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Milne (*April 30, 2001*).

The name of the Honourable Senator Setlakwe substituted for that of the Honourable Senator Maheu (*April 30, 2001*).

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator Rompkey, P.C. (*May 1, 2001*).

The name of the Honourable Senator De Bané, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Fitzpatrick (*May 1, 2001*).

The name of the Honourable Senator Hubley substituted for that of the Honourable Senator Callbeck (*May 1, 2001*).

The name of the Honourable Senator Poulin substituted for that of the Honourable Senator Setlakwe (*May 1, 2001*).

The name of the Honourable Senator Sparrow substituted for that of the Honourable Senator Morin (*May 1, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
De Bané, c.p.	Maheu
Eyton	Poulin
Finestone, c.p.	Sparrow
Hubley	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Finestone, c.p. est substitué à celui de l'honorable sénateur Hervieux-Payette, c.p. (*le 5 avril 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Fitzpatrick est substitué à celui de l'honorable sénateur Christensen (*le 5 avril 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Milne est substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 23 avril 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Maheu est substitué à celui de l'honorable sénateur Setlakwe (*le 23 avril 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Adams est substitué à celui de l'honorable sénateur Milne (*le 30 avril 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Setlakwe est substitué à celui de l'honorable sénateur Maheu (*le 30 avril 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Maheu est substitué à celui de l'honorable sénateur Rompkey, c.p. (*le 1 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur De Bané, c.p. est substitué à celui de l'honorable sénateur Fitzpatrick (*le 1 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Hubley est substitué à celui de l'honorable sénateur Callbeck (*le 1 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Poulin est substitué à celui de l'honorable sénateur Setlakwe (*le 1 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Sparrow est substitué à celui de l'honorable sénateur Morin (*le 1 mai 2001*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, April 24, 2001

(8)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Fitzpatrick, Forrestall, Maheu and Milne (7).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the committee proceeded to study Bill S-3. (*See Issue No. 2, Tuesday, March 13, 2001 and Wednesday, March 14, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESS:

As an individual:

Peter Turner.

The witness made a presentation and answered questions.

Peter Turner submitted a brief.

At 10:22 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 2, 2001

(9)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, De Bané, P.C., Finestone, P.C., Hubley, Kinsella, Maheu, Poulin, Sparrow and Spivak (9).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the committee proceeded to study Bill S-3. (*See Issue No. 2, Tuesday, March 13, 2001 and Wednesday, March 14, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESS:

From the Department of Transport Canada:

Elizabeth McNab, Counsel, Legal Services.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 24 avril 2001

(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Fitzpatrick, Forrestall, Maheu et Milne (7).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité poursuit l'étude du projet de loi S-3 (*voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 2 du mardi 13 mars 2001 et du mercredi 14 mars 2001*).

TÉMOIN:

À titre personnel:

Peter Turner.

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

Peter Turner présente un mémoire.

À 10 h 22, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 2 mai 2001

(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, De Bané, c.p., Finestone, c.p., Hubley, Kinsella, Maheu, Poulin, Sparrow et Spivak (9).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité poursuit l'étude du projet de loi S-3 (*voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 2 du mardi 13 mars 2001 et du mercredi 14 mars 2001*).

TÉMOIN:

Du ministère des Transports du Canada:

Elizabeth McNab, avocate, Services juridiques.

Ms. McNab answered questions.

It was agreed, — That clause-by-clause consideration of Bill S-3 proceed.

It was agreed, — That the title be stood.

It was agreed, — That clause 1 be stood.

It was agreed, — That clause 2 carry.

It was agreed, — That clause 3 carry.

It was agreed, — That clause 4 carry.

It was agreed, — That clause 5 carry.

The Honourable Senator Spivak moved, — That Bill S-3 be amended in clause 6, on page 6, by replacing line 9 with the following:

“spection, entry on premises and the provision of information.”.

It was agreed, — That the amendment to clause 6 carry.

It was agreed, — That clause 6, as amended, carry.

It was agreed, — That clause 7 carry.

It was agreed, — That clause 8 carry.

The Honourable Senator Finestone moved, — That Bill S-3 be amended in clause 9, on page 8,

(a) by adding, after line 26, the following:

“ANNUAL REPORT

25. (1) The Minister shall prepare an annual report and cause a copy of it to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the Minister completes it.

(2) The annual report of the Minister shall contain the following in respect of the year:

(a) the available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada involving motor vehicles operated by extra-provincial bus undertakings and extra-provincial truck undertakings; and

(b) a progress report on the implementation of rules and standards respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings and of extra-provincial truck undertakings.”; and

(b) by replacing line 27 with the following:

“**26.** (1) The Minister shall, after the expiry”.

The Honourable Senator Spivak moved, — That the motion in amendment be amended to insert in the last line of the proposed Section **25** (2) (a), after the word “undertakings” the following:

“reported separately for bus undertakings and truck undertakings; and”

After debate, the question being put on the sub-amendment, it was adopted.

After debate, the question being put on the amendment, as amended, it was adopted.

Mme McNab répond aux questions.

Il est convenu — D'étudier le projet de loi S-3 article par article.

Il est convenu — De réserver le titre.

Il est convenu — De réserver l'article 1.

Il est convenu — D'adopter l'article 2.

Il est convenu — D'adopter l'article 3.

Il est convenu — D'adopter l'article 4.

Il est convenu — D'adopter l'article 5.

L'honorable sénateur Spivak propose — D'amender le projet de loi S-3, à l'article 6, page 6, en remplaçant la ligne 10 par ce qui suit:

«spection, la visite des lieux et la fourniture de renseignements».

Il est convenu — D'adopter l'amendement de l'article 6.

Il est convenu — D'adopter l'article 6 tel qu'amendé.

Il est convenu — D'adopter l'article 7.

Il est convenu — D'adopter l'article 8.

L'honorable sénateur Finestone propose — D'amender le projet de loi S-3 à l'article 9, page 8,

a) en ajoutant, après la ligne 29, ce qui suit:

«RAPPORT ANNUEL»

25.(1) Le ministre établit un rapport annuel et le fait déposer devant chaque Chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son établissement.

(2) Le rapport annuel du ministre contient ce qui suit pour l'année visée:

a) Les renseignements statistiques disponibles concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extraprovinciales de transport par autocar et par des entreprises de camionnage extraprovinciales;

b) un rapport d'étape sur la mise en oeuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entreprises extraprovinciales de transport par autocar et des entreprises de camionnage extraprovinciales.»

b) en remplaçant la ligne 30 par ce qui suit:

«**26.**(1) Entre la fin de la quatrième année et».

L'honorable sénateur Spivak propose — D'amender la motion d'amendement en ajoutant à la fin de l'alinéa **25**(2)a), après le mot «extraprovinciales» ce qui suit:

«ces renseignements sont présentés séparément pour les entreprises de transport par autocar et les entreprises de camionnage.»

Après discussion, le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

Après discussion, l'amendement tel que modifié, mis aux voix, est adopté.

The Honourable Senator Maheu moved, — That Bill S-3 be amended by adding, on page 9, after line 5, the following:

“(3) The Minister shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament during the first thirty sitting days of that House following its completion.”

It was agreed, — That clause 9, as amended, carry.

It was agreed, — That clause 10 carry.

It was agreed, — That clause 11 carry.

It was agreed, — That clause 12 carry.

The officials were called to the table to answer questions.

The Honourable Senator Spivak moved, — That Bill S-3 be amended in clause 13, on page 10,

(a) by replacing line 1 with the following:

“**13. (1) The provisions of this Act, and the**”; and

(b) by adding after line 5, the following:

“(2) No provision of this Act shall come into force until the Minister of Transport has caused a report to be made to both houses of Parliament to the effect that the National Safety Code for Motor Carriers has been fully implemented in every province.”

After debate, the question being put on the amendment, it was defeated.

It was agreed, — That clause 13 carry.

It was agreed, — That clause 1 carry.

It was agreed, — That the title carry.

It was agreed, — That Bill S-3, as amended, carry.

It was agreed, — That Bill S-3 be reported to the Senate with amendments and observations.

At 6:45 p.m., it was agreed — That the Committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

L'honorable sénateur Maheu propose — D'amender le projet de loi S-3, à la page 9, article 9, en ajoutant après la ligne 5 ce qui suit:

«(3) Le ministre fait déposer un exemplaire du rapport devant chaque Chambre du Parlement dans les 30 premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.»

Il est convenu — D'adopter l'article 9 tel qu'amendé.

Il est convenu — D'adopter l'article 10.

Il est convenu — D'adopter l'article 11.

Il est convenu — D'adopter l'article 12.

Les fonctionnaires sont invités à répondre aux questions.

L'honorable sénateur Spivak propose — D'amender le projet de loi S-3 à l'article 13, page 10.

a) en remplaçant la ligne 1 par ce qui suit:

«**13. (1) Les dispositions de la présente loi ou**»; et

b) en ajoutant après la ligne 5, ce qui suit:

«(2) Aucune disposition de la présente loi n'entre en vigueur avant que le ministre des Transports n'ait fait déposer devant chaque Chambre du Parlement un rapport indiquant que le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers est entièrement mis en oeuvre dans toutes les provinces.»

Après discussion, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Il est convenu — D'adopter l'article 13.

Il est convenu — D'adopter l'article 1.

Il est convenu — D'adopter le titre.

Il est convenu — D'adopter le projet de loi S-3 tel qu'amendé.

Il est convenu — De faire rapport au Sénat du projet de loi S-3 avec des amendements et des observations.

À 18 h 45, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEEThursday, May 3rd, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee, to which was referred Bill S-3, An Act to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987 and to make consequential amendments to other Acts, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, February 7, 2001, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Page 6, clause 6* : Replace line 9 with the following:

“specification, entry on premises and the provision of information.”.

2. *Page 8, clause 9*:

(a) Add after line 26 the following:

“ANNUAL REPORT

25. (1) The Minister shall prepare an annual report and cause a copy of it to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the Minister completes it.

(2) The annual report of the Minister shall contain the following in respect of the year:

(a) the available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada involving motor vehicles operated by extra-provincial bus undertakings and extra-provincial truck undertakings reported separately for bus undertakings and truck undertakings; and

(b) a progress report on the implementation of rules and standards respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings and of extra-provincial truck undertakings.”; and

(b) Replace line 27 with the following:

“**26.** (1) The Minister shall, after the expiry”.

3. *Page 9, clause 9*: Add after line 5 the following:

“(3) The Minister shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament during the first thirty sitting days of that House following its completion.”

Your committee also made certain observations, which are appended to this report.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 3 mai 2001

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 7 février 2001, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec les amendements suivants :

1. *Page 6, article 6* : Remplacer la ligne 10 par ce qui suit:

«specification, la visite des lieux et la fourniture de renseignements».

2. *Page 8, article 9*:

a) Ajouter après la ligne 29 ce qui suit:

«RAPPORT ANNUEL

25. (1) Le ministre établit un rapport annuel et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son établissement.

(2) Le rapport annuel du ministre contient ce qui suit pour l'année visée:

a) les renseignements statistiques disponibles concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises de camionnage extra-provinciales; ces renseignements sont présentés séparément pour entreprises de transport par autocar et les entreprises de camionnage;

b) un rapport d'étape sur la mise en œuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises de camionnage extra-provinciales.»;

b) Remplacer la ligne 30 par ce qui suit:

«**26.** (1) Entre la fin de la quatrième année et».

3. *Page 9, article 9*: Ajouter, après la ligne 5, ce qui suit:

« (3) Le ministre fait déposer un exemplaire du rapport devant chaque chambre du Parlement dans les trente premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement».

Votre Comité a aussi effectué des observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

La présidente,

LISE BACON

Chair

OBSERVATIONS
to the Third Report of the
Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Comments on Bill S-3, An Act to Amend the Motor Vehicle Transport Act

In considering this bill, the Committee heard from a number of witnesses including the Minister of Transport, several organizations representing different direct interests in highway transportation, from shipper groups, from Transport Canada officers and from an individual who had worked as a truck driver.

The purpose of S-3 is to shift the Motor Vehicle Transport Act from its previous focus on economic regulatory matters to one of safety. Generally, the responsibilities for extra provincial road transport remain delegated to the provinces as before, but safety certificates issued as a requirement for the carriers involved will depend on a certain level of compliance with the National Safety Code, the 15 part standard governing a number of commercial vehicle operational matters that has been drawn up jointly between the provinces, territories and the federal government.

The Committee is concerned that the time frame for the implementation of the standards in this code is falling short of what some provinces had promised to do. Although the bill contains measures to encourage provinces to be vigilant in this matter, things are clearly falling behind schedule. This concern is reflected in amendments which the committee has made to the bill. One calls for annual reports of commercial vehicle accident statistics to be made by the Minister to Parliament, the other calls for the results of the four year mandatory review of the new act also to be brought directly to the attention of Parliamentarians.

The Committee heard much concern about the matter of hours of service, or put in its simplest terms, the rules which govern how long a truck driver can stay behind the wheel without getting some rest. There is concern that some of these maximum permitted hours are too long. Added to this were some practical concerns about night driving, excessive waiting times for loading and unloading, and general worries about working conditions. Some of these concerns will be matters to be covered under new or revised regulations under this bill. To the extent that they are, this committee urges the government to examine all proposed regulations most meticulously, with a view to ensuring not only that they contribute as much to safety as can reasonably be expected, but that they are also as consistent as possible with fostering a fair, tolerant and safe work environment.

Finally the Committee wishes to re-iterate its concerns about lack of progress in the implementation of the National Safety Code. It believes that full implementation of this code can make a significant contribution to road safety in Canada, and encourages all parties involved to intensify their efforts to bring about such full implementation.

OBSERVATIONS
annexées au 3^e rapport du
Comité sénatorial permanent des
Transports et des communications

Commentaires sur le projet S-3, Loi modifiant la Loi sur les transports routiers

À l'étude du projet de loi, le Comité a entendu quelques témoins dont le ministre des Transports, des représentants de plusieurs organisations ayant des intérêts directs dans le transport routier, des groupes d'expéditeurs, des fonctionnaires de Transports Canada et un particulier ayant travaillé comme camionneur.

Le S-3 a pour but de substituer la sécurité aux aspects réglementaires économiques comme thème central de la Loi sur les transports routiers. D'une façon générale, les responsabilités concernant le transport routier extra-provincial continuent d'incomber aux provinces, mais la délivrance de certificats de sécurité imposés aux transporteurs en cause dépendra d'un niveau approprié de conformité au Code canadien de sécurité, norme en 15 parties régissant certains aspects du fonctionnement des véhicules commerciaux élaborée conjointement par les provinces, les territoires and le gouvernement fédéral.

Le Comité s'inquiète que le calendrier de mise en œuvre des normes du code est moins exigeant que ce que certaines provinces avaient promis de faire. Même si le projet contient des mesures visant à encourager la vigilance des provinces, il est évident que l'échéancier n'est pas respecté. Le Comité a d'ailleurs pour cette raison apporté des amendements au projet de loi. Le premier prévoit la présentation, par le ministre au Parlement, de rapports annuels sur les statistiques d'accidents des véhicules commerciaux et l'autre réclame que les résultats de l'examen de la nouvelle loi après quatre ans d'application soient eux aussi portés directement à l'attention des parlementaires.

Le Comité a entendu beaucoup de commentaires inquiets sur les heures de service ou, plus simplement, sur les règles déterminant combien de temps un camionneur peut rester au volant sans se reposer. Certains craignent que, dans certains cas, les heures maximales autorisées soient trop longues. On se préoccupe également d'aspects pratiques comme la conduite de nuit, les attentes excessives lors du chargement et du déchargement et les conditions de travail en général. Plusieurs de ces points seront couverts par les dispositions réglementaires nouvelles ou révisées, prises en vertu de l'éventuelle loi. Néanmoins, le Comité exhorte le gouvernement à examiner très minutieusement tout règlement proposé, afin de veiller non seulement à ce qu'il renforce la sécurité dans la mesure du possible mais aussi qu'il favorise au maximum un milieu de travail équitable, tolérant et sécuritaire.

Enfin, le Comité rappelle qu'il s'inquiète du peu de progrès réalisé à mettre en application le Code national de sécurité. Il est convaincu que la mise en oeuvre intégrale de ce code peut contribuer beaucoup à la sécurité routière au Canada et il encourage toutes les parties concernées à redoubler d'effort pour qu'il soit implanté.

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, April 24, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-3, to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987, and to make consequential amendments to other acts, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: I call the meeting to order. We have before us today Bill S-3. Our witness is Mr. Peter Turner.

Welcome, Mr. Turner. First, let me thank you for sending your written brief in advance. We would ask you to make a 10-minute presentation, following which committee members will ask questions. Please proceed.

Mr. Peter Turner: Honourable senators, I have been a truck driver for some 25 years. I have hauled almost everything from blasting caps explosives to raw milk. You name it; I have hauled it. I have had one speeding ticket. I have had one overweight warning for a lift axle. I have had one ticket for being 12 hours behind on my logbook.

I have been a witness to many accidents. Unfortunately, I have been involved in three weather-related accidents, two of them minor fender-benders caused by other vehicles. I am here today to share with you the industry through the eyes of a truck driver.

I will now take you on a run to help demonstrate the delays and pressures that a truck driver must deal with every day. As a company driver, your week will start with an address from which to pick up freight. Year ago, it was expected that a driver would need two hours to load or offload these loads. This has now been extended to four hours, which a driver is not paid for. On a good day, a driver could be loaded within an hour or half-hour. On a bad day, it takes anywhere from two to eight hours to be loaded or offloaded, on the average.

Keep in mind that a company driver is paid by the mile, not by the hour. The chance of getting paid for extra hours is rare. Ninety per cent of the loads going to and from the United States are floor loads, which means that there are no pallets, that the load is not put on with a forklift. The load is put on the floor. Today, a driver is expected to help load and offload. A driver will throw 20,000 to 25,000 pounds of freight. He is then expected to get into the truck and drive to the destination. When a driver gets to his destination, he is also expected to offload. This is expected when a driver is travelling to the United States. The term "driver assist" is written on all work orders. A driver is not paid to offload. The alternative is to pay \$60 for a lump sum to do this, and that is U.S. funds.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 24 avril 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-3, modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Honorables sénateurs, nous accueillons aujourd'hui M. Peter Turner dans le cadre de notre examen du projet de loi S-3.

Monsieur Turner, nous vous souhaitons la bienvenue. Tout d'abord, permettez-moi de vous remercier de nous avoir fait parvenir à l'avance votre mémoire écrit. Nous vous demanderions de faire un exposé de 10 minutes, après quoi les membres du comité vous poseront des questions. Vous avez la parole.

M. Peter Turner: Honorables sénateurs, j'ai été camionneur pendant quelques 25 années. J'ai transporté pratiquement de tout, depuis les détonateurs pour explosifs jusqu'au lait cru. Tout ce qui peut vous venir à l'esprit, je l'ai transporté. J'ai eu une seule contravention pour vitesse. J'ai reçu un avertissement d'excédent de poids concernant un essieu rétractile. J'ai reçu une contravention pour un retard de 12 heures dans les inscriptions dans mon journal de bord.

J'ai été témoin de nombreux accidents. Malheureusement, j'ai eu trois accidents reliés à la température, dont deux n'étaient que de petits accrochages causés par d'autres véhicules. Je comparais aujourd'hui pour vous décrire l'industrie du point de vue d'un camionneur.

Je vais maintenant vous décrire une journée type d'un camionneur afin d'essayer de vous faire comprendre les retards et les pressions de tous les jours. En tant que chauffeur d'entreprise, votre semaine commence par une adresse à laquelle ramasser la marchandise. Il y a des années, on s'attendait à ce qu'un camionneur ait besoin de deux heures pour charger ou décharger ses chargements. C'est maintenant rendu à quatre heures, pour lesquelles le camionneur n'est pas payé. Un jour de chance, le camionneur pourrait voir son chargement fait en l'espace d'une demi-heure ou d'une heure. S'il n'est pas chanceux, il pourrait lui falloir de deux à huit heures, en moyenne.

N'oubliez pas qu'un chauffeur d'entreprise est rémunéré au millage, et non à l'heure. Il est rare qu'il puisse être rémunéré pour des heures supplémentaires. Quatre-vingt-dix pour cent des chargements à destination et en provenance des États-Unis sont des charges au plancher, c'est-à-dire qu'il n'y a aucune palette, que le chargement ne se fait pas au moyen d'un chariot élévateur à fourche. Le chargement est déposé sur le plancher. Aujourd'hui, on s'attend à ce que le chauffeur aide à charger et à décharger. Un chauffeur déplacera de 20 000 à 25 000 livres de marchandises. On s'attend ensuite à ce qu'il prenne le volant et se rende à destination. Lorsqu'il y parvient, on s'attend à ce qu'il décharge. C'est ce à quoi on s'attend lorsqu'un chauffeur se rend aux États-Unis. On inscrit sur tous les bons de travail «aide du

Most companies do not want this reflected in a driver's logbook. They want it reflected as off-duty time. This is what many of the drivers do, and I have done it. A driver will mark in 15 minutes for loading or offloading. The rest of the time, even though the driver is parked there, is recorded as off-duty time. Do not forget that we are not paid by the hour; we are paid by the mile. I am required to log off-duty time. That cuts into my salary. If I spend 20 hours a week loading and off-loading, those are 20 hours that I am not paid for. I lose that 20 hours in pay, because I am not driving.

Most companies give a driver written permission that, first, he does not fuel the truck and, second, he does not load or unload the truck. This is in writing. Every company gives you this, but we also have to fuel our own trucks. We are required to check our brakes, everything, on a regular basis. These are things we are not paid for. Since we are not paid for this, we are not about to put it down as off-duty time, not driving.

The next pick up could be across town or hours away. Normally, a driver gets a full load, and usually there is room to put on one or two more pallets. This is what we call the "gravy." This is where we get \$200, \$300 or \$400 to pick up one skid.

They expect you to pick up the skid and go. We are paid mileage to get the stuff, but we are not paid to sit and wait. Sometimes we have to drive five or six hours to get this load, and we have to get there before the company closes. Usually, we arrive just as the company is closing. I have been sworn at, because these guys want to go home. Sometimes they just tell us to come back the next morning. Then we have to call our boss and explain why we did not get there on time. Nine times out of ten, a driver will be reamed out by his boss for this. Generally, the boss tells the driver to sit and wait.

As a result, at my cost, I have to wait around another 13 or 14 hours. If I am in the United States, I have to buy meals, take a shower, or do whatever I have to do, and that is all on my time.

When a company does not allow us to load that night, we are not allowed to park on their property, due to insurance regulations, according to what they tell us. The company wants us off their property, because if we are on their property they are responsible for us and for our equipment. They tell us to go to a truck stop. Most truck stops in the United States are 25 miles to 30 miles outside of city limits. We are not paid mileage or for our time to drive through the city to the truck stop. A driver is required to log

chauffeur». Le chauffeur n'est pas payé pour décharger. La solution de rechange, c'est de payer 60 \$ pour qu'un manoeuvre le fasse, et tout ça en argent américain.

La plupart des compagnies ne veulent pas que tout cela soit inscrit dans le journal de bord d'un chauffeur. Elles veulent que ce soit inscrit comme des heures hors travail. C'est ce qu'un grand nombre de chauffeurs font, et je l'ai fait. Un chauffeur inscrira 15 minutes pour le chargement ou le déchargement. Le reste du temps, même si le chauffeur est stationné là, est inscrit en heures hors travail. N'oubliez pas que nous ne sommes pas rémunérés à l'heure; nous sommes rémunérés au millage. Je suis tenu d'inscrire des heures hors travail. Cela réduit mon salaire. Si je passe 20 heures par semaine à charger et à décharger, ce sont 20 heures pour lesquelles je ne suis pas payé. Je perds ces 20 heures en rémunération, parce que je ne conduis pas.

La plupart des compagnies donnent à un chauffeur une permission écrite selon laquelle tout d'abord il ne fait pas le plein de carburant, et ensuite, il ne charge pas ni de décharge le camion. C'est écrit. Chaque compagnie vous remet cela, mais nous devons également faire le plein de carburant de nos camions. Nous sommes tenus de vérifier les freins, tout, de façon régulière. Ce sont des choses pour lesquelles nous ne sommes pas payés. Étant donné que nous ne sommes pas payés pour le faire, nous ne sommes pas à la veille de l'inscrire en heures hors travail, c'est-à-dire que nous ne sommes pas au volant.

Le lieu de ramassage suivant pourrait se trouver à l'autre extrémité de la ville ou à des heures de distance. En temps normal, un chauffeur a un plein chargement, et il y a habituellement suffisamment de place pour ajouter une ou deux autres palettes. C'est ce que nous appelons la «sauce». C'est à ce moment-là que nous obtenons 200 \$, 300 \$ ou 400 \$ pour ramasser une plate-forme.

Ils s'attendent à ce que vous ramassiez la plate-forme et à ce que vous partiez. Nous sommes payés au millage pour prendre la marchandise, mais nous ne sommes pas payés pour nous asseoir et attendre. Nous devons parfois conduire cinq ou six heures pour prendre ce chargement, et nous devons arriver avant la fermeture. Habituellement, nous arrivons au moment où la compagnie ferme. On m'a injurié, parce que ces gars-là veulent rentrer chez eux. Parfois, ils nous disent tout simplement de revenir le lendemain matin. Nous devons alors appeler notre patron et expliquer pourquoi nous ne sommes pas arrivés à temps. Neuf fois sur dix, le chauffeur se fera enguirlander par son patron pour cela. D'habitude, le patron dit au chauffeur d'attendre.

En conséquence, à mes frais, je dois attendre 13 ou 14 heures de plus. Si je suis aux États-Unis, je dois manger, prendre une douche, ou faire tout ce que j'ai à faire, et tout cela à mes frais.

Lorsqu'une compagnie ne nous autorise pas à charger pendant la nuit, nous ne sommes pas autorisés à stationner sur les terrains de cette compagnie, en raison des règlements concernant les assurances, d'après ce qu'ils nous disent. La compagnie ne veut pas nous voir sur ses terrains parce que si nous y sommes, elle a une responsabilité envers nous et notre matériel. Elle nous dit d'aller à un relais routier. Aux États-Unis, la plupart des relais routiers sont de 25 à 30 milles à l'extérieur des limites de la ville.

it, which is an hour out and an hour back. This is stuff we are not paid for.

To wrap up this sample day's events, let us say that a driver has logged four hours of driving and two hours of on duty but not driving, a total of six hours. A driver is looking at about a \$50 day. That is for a day that starts at seven in the morning and ends at six at night, but only six hours have been logged. When it is all worked out, I make \$4.55 per hour for that day.

If a driver has to cross the border and the load is not parsed through — which happens half the time — he hopes that somewhere on the paperwork it indicates the broker's name. If the broker is not open 24 hours, the driver has to find out who covers for the broker and where they are located; that could take over an hour. Sometimes the brokers will hold the paperwork because the customer has not paid his bill. I have had this happen to me several times and have been penalized by sitting at the border for 12 to 14 hours simply because a customer did not pay his bill. I sat for 14 hours at my cost.

At these custom brokers at the border crossings, a driver cannot take the unit — he cannot leave. The driver stays put, where there is no place to eat, shower or go anywhere. The truck must stay at customs; the driver cannot leave. If a driver were to leave, it would result in a \$5,000 to \$10,000 fine. It is the responsibility of the driver to ensure that he complies with all the regulations.

The time a driver spends at the border depends on whether the paperwork is in place and what the backlog looks like at the border. A driver could spend anywhere from a half-hour to 48 hours at the border. I once spent 48 hours at customs because I could not get the load through the border, but it was the only border where I could cross. Unfortunately, it is not mandatory for customs brokers to be open 24 hours a day at these border crossings. That delay ties up freight, which ties up everything.

Drivers spend hours, and sometimes days, sitting at customs brokers houses trying to get their loads through. If the paperwork is not properly done, not only is Canada Customs upset but so too are the brokerage houses. Drivers become frustrated, because they may have just driven eight or nine hours to get to the border, because of a rush load, or perhaps it is one of the "just-on-time" freight loads. There is a deadline, but no one seems to care about that deadline at Canada Customs — and I understand that Canada Customs must do its paperwork.

However, it should be up to the companies to ensure that they have hired someone to do this paperwork properly. Nine times out of ten, they hand the driver the paperwork and tell them that it is at the border.

Nous ne sommes pas payés pour ce millage ou pour le temps qu'il nous faut pour traverser la ville jusqu'au relais routier. Le chauffeur doit l'inscrire dans son journal de bord, c'est-à-dire une heure pour y aller et une heure pour revenir. Et nous ne sommes pas payés pour tout cela.

Pour résumer les événements de cette journée type, disons qu'un chauffeur a inscrit quatre heures de conduite et deux heures de service commandé, mais non au volant, soit un total de six heures. Un chauffeur reçoit environ 50 \$ par jour, c'est-à-dire pour une journée qui commence à 7 h et se termine à 18 h, mais pendant laquelle seulement six heures de travail ont été inscrites. Quand on calcule le tout, je fais 4,55 \$ l'heure pour la journée.

Si le chauffeur doit traverser la frontière et le chargement n'est pas autorisé — ce qui se produit la moitié du temps — il espère que le nom du tractionnaire est inscrit en quelque part dans les documents. Si les bureaux du tractionnaire ne sont pas ouverts 24 heures sur 24, le chauffeur doit trouver qui assure la relève du tractionnaire et à quel endroit il est; cela pourrait lui prendre plus d'une heure. Parfois les tractionnaires retiennent les documents parce que le client n'a pas acquitté sa facture. Cela m'est arrivé plusieurs fois et j'ai été pénalisé parce que j'ai dû attendre à la frontière de 12 à 14 heures, tout simplement parce qu'un client n'avait pas payé sa facture. J'ai perdu 14 heures, à mes frais.

Chez les courtiers en douane aux postes frontaliers, un chauffeur ne peut pas prendre le camion — il ne peut pas partir. Le chauffeur reste sur place, où il ne peut pas manger, se doucher ou faire quoi que ce soit. Le camion doit rester aux douanes; le chauffeur ne doit pas quitter. Si un chauffeur devait partir, il serait mis à l'amende de 5 000 à 10 000 \$. Il incombe au chauffeur de veiller à respecter tous les règlements.

Le temps qu'un chauffeur passe au poste frontalier dépend de deux choses, si les documents sont sur place, et la durée de l'attente au poste frontalier. Un chauffeur peut passer entre une demi-heure et 48 heures à un poste frontalier. Il m'est déjà arrivé de rester 48 heures à la frontière parce que je ne pouvais pas faire passer la frontière au chargement, mais c'était le seul poste frontalier où je pouvais passer. Malheureusement, il n'est pas obligatoire pour les courtiers en douane que leurs bureaux soient ouverts 24 heures sur 24 à ces postes frontaliers. Le retard retient la marchandise, qui retient tout.

Les chauffeurs passent des heures, et parfois des jours, chez les courtiers en douane à essayer de faire passer leurs chargements. Si les documents ne sont pas en règle, ce ne sont pas seulement les agents de Douanes Canada qui sont en colère, il y a aussi les courtiers en douane. Les chauffeurs deviennent frustrés parce qu'ils peuvent très bien avoir conduit pendant huit ou neuf heures pour parvenir à la frontière, parce que c'est une livraison urgente, ou peut-être un chargement «juste à temps». Il y a un délai à respecter, mais personne ne semble s'en soucier à Douanes Canada — et je comprends que Douanes Canada doive remplir ses formalités.

Cependant, il devrait revenir aux compagnies de s'assurer qu'elles ont engagé la bonne personne pour remplir ces documents. Neuf fois sur dix, elles remettent les documents au chauffeur et lui disent que c'est à la frontière.

Over the years, I have learned that what needs to be done and what I need to have to get that load across the border. If I did not know this, nine times out of ten I would show up at the border and they would not have the federal I.D. number, or any number of required things. I would then have to make telephone calls to track down the information. In such a case, if I have arrived at 6:00 p.m. or 7:00 p.m. to get the load across the border, I would have to call the customers, but they have all gone home. Now, I must sit and wait until morning — until these people come in — to ensure that I have all the proper documents to take the load through.

They might have a bond number to get the load through, but then a driver has to go to a customs place, a severance house. I had to haul my last load into Ottawa because I could not get it cleared at Alexandria. I brought it to Ottawa, and I parked my truck there. I had to leave everything at the severance house. I was there for 48 hours, at my cost; I had to pay someone \$100 a day to sit there for 10 hours. I do not know whether it was the fault of the brokerage firm or what the reason was, because you can never find out the truth, but for 48 hours my truck was parked at the Ottawa severance house trying to get the this load cleared. When I billed the company, they said that they would not pay.

When a driver finally arrives at his destination, nine times out of ten the receiver either does not want it or is livid because you were supposed to be there two days ago. You tell them that you just loaded it two days ago, and you ask them how you could have delivered it two days ago, but they do not answer. They do not care. Most of the shippers and receivers think that we are just a sounding board and that they can be rude to us and can swear at us. However, as soon as we say something back to them we are fired.

I have been blackballed by Domtar. I pulled into Montreal — into Lachine — to pick up a load of paper. I drove empty from Ottawa to Lachine, at my cost, because I was an independent. They loaded my trailer improperly. Being an independent, I have air gauges on my trailer and my tractor so I know where the weights are. The guy loaded the paper from the front to the back, which you cannot do with a 53-foot trailer because you will be over on your tandems — on your trailer tires. So I asked him to reload it. He told me that he thought it was a 48. I told him that there is a five-foot difference between a 48 and a 53 and that he should know that because he loads trucks for a living. He got very belligerent with me. I said, "Take it off. This is my truck, my trailer, my running rights and my insurance. Take the load off." The police were called, and it took me two-and-a-half hours past my appointment time to get to the dock, and then it took me three-and-a-half hours to get the load off, because I refused to do it after the guy physically tried to assault me and verbally abused me. I told him that I did not need his work, that I had been in this business for a long time and that I had only pulled three loads for him. I called the load broker and told him that I would not pull the

Au fil des ans, j'ai appris ce qu'il fallait faire et ce dont j'avais besoin pour faire passer le chargement à la frontière. Si je ne l'avais pas su, neuf fois sur dix je serais arrivé à la frontière et les agents m'auraient dit qu'ils n'avaient pas le numéro d'identification fédéral, ou plusieurs choses obligatoires. Il m'aurait alors fallu faire des appels pour retracer l'information. Dans un tel cas, si je suis arrivé à 18 heures ou à 19 heures pour faire passer le chargement à la frontière, il me faudrait appeler les clients, mais ils sont déjà rendus chez eux. Je dois donc attendre jusqu'au lendemain — jusqu'à ce que ces gens reviennent au travail — pour m'assurer que j'ai les bons documents pour passer la frontière.

Il se peut qu'ils aient un numéro de cautionnement pour faire passer le chargement, mais le chauffeur doit alors se rendre à un bureau de douane. J'ai dû transporter mon dernier chargement jusqu'à Ottawa parce que je ne pouvais pas obtenir son dédouanement à Alexandria. Je l'ai amené à Ottawa, et j'ai stationné mon camion ici. J'ai dû tout laisser au bureau de douane. J'ai été là pendant 48 heures, à mes frais; j'ai dû payer quelque 100 \$ par jour pour attendre là pendant 10 heures. Je ne sais pas si c'était l'erreur du courtier ou quelle était la raison, parce que vous ne pouvez jamais apprendre la vérité, mais pendant 48 heures mon camion a été stationné au bureau de douane d'Ottawa à essayer de faire dédouaner le chargement. Lorsque j'ai facturé la compagnie, elle m'a répondu qu'elle ne paierait pas.

Lorsqu'un chauffeur parvient finalement à sa destination, neuf fois sur dix le destinataire ne veut pas le chargement ou est furieux parce que vous étiez censé être là deux jours plus tôt. Vous lui dites que vous avez pris le chargement il y a deux jours et vous lui demandez comment vous auriez pu le livrer il y a deux jours, mais il ne répond pas. Il ne s'en soucie pas. La plupart des expéditeurs et des réceptionnaires pensent que nous ne sommes rien d'autre que des meubles et ils peuvent être plutôt rudes envers nous et même nous injurier. Cependant, dès que nous leur répliquons, nous sommes congédiés.

J'ai même fait l'objet d'un chantage de la part de la Domtar. Je me suis présenté à Montréal — à Lachine — pour ramasser un chargement de papier. Mon camion était vide d'Ottawa à Lachine, à mes frais, parce que j'étais un indépendant. Ils ont mal chargé ma remorque. Parce que j'étais un indépendant, ma remorque et mon tracteur étaient munis de manomètres à air de sorte que je connaissais la répartition du poids. Le gars avait chargé le papier de l'avant jusqu'à l'arrière, ce que vous ne pouvez pas faire dans le cas d'une remorque de 53 pieds parce que vous allez avoir un excédent de poids sur les pneus de la remorque. Je lui ai donc demandé de refaire le chargement. Il m'a répondu qu'il pensait que c'était une remorque de 48 pieds. Je lui ai dit qu'il y avait une différence de cinq pieds entre une remorque de 48 pieds et une de 53 pieds et qu'il devrait le savoir parce qu'il gagne sa vie à charger des camions. Il est devenu très agressif à mon endroit. J'ai dit: «Décharge-le. C'est mon camion, ma remorque, mes droits de circulation, mon assurance. Décharge le camion». La police a été appelée sur les lieux et il m'a fallu deux heures et demie après mon heure de rendez-vous pour parvenir au débarcadère, et il m'a fallu trois heures et demie pour faire

freight, because I did not need to be abused in this way. He paid me \$200 for my time, but from what I hear I am not allowed on any Domtar property ever again because of that.

The Chairman: I will stop you now because we still have a half hour for questions. I am certain that some of the questions will be directed to you in your everyday work.

You said that you were an independent trucker and that you own your own truck.

Mr. Turner: Yes, I did say that.

The Chairman: Were you affiliated with a group or association?

Mr. Turner: I was working for a couple of load brokers. My last stint, I was running for a company out in Russell. I used their authority, because the insurance was cheaper. I used their authority and they dispatched me. They went bankrupt and took me for \$70,000. I lost my truck and everything.

The Chairman: In your letter to the Minister of Transport, you have seen the downfall of the Canadian Trucking Alliance. Could you explain that?

Mr. Turner: They are a specialty group that represents the firms. They do not represent the drivers or the safety of the industry. Since the 1970s and deregulation, we have watched. I have read and watched, but I could not quite figure out how the industry was now shuffling all the responsibility to the driver — everything is on the driver's end.

For example, when the temperature is minus 40, you still have to get out and do the pre-trip inspection. No one from the Canadian Trucking Alliance is crawling under your truck to check the brakes to make sure it is working right.

The Chairman: You are saying that it is the trucker's responsibility.

Mr. Turner: Yes, it is totally the trucker's responsibility for everything.

The Chairman: Do you mean the independent or the affiliated trucker?

Mr. Turner: It does not matter. All truck drivers in this country are held accountable for everything — the shippers, the receivers, the load brokers and the companies assume no responsibility or liability whatsoever any more, whereas in the past they did assume some responsibility.

The MTO used to go after companies and fine them, leaving the drivers alone. Now they go after the drivers more than anyone else. A logbook violation in Ontario costs \$250. If we do not comply and run illegal, we do not make any money. On average, a

décharger le camion, parce que j'ai refusé de le faire après que le gars eut essayé de m'agresser physiquement et m'eut agressé verbalement. Je lui ai dit que je n'avais pas besoin de son travail, que j'étais dans le camionnage depuis longtemps et que j'avais effectué uniquement trois chargements pour lui. J'ai appelé le courtier en cargaisons et je lui ai dit que je ne transporterais pas les marchandises, parce que je n'avais pas besoin de me faire injurier de la sorte. Il m'a payé 200 \$ pour mon temps, mais d'après ce que j'entends, je ne suis plus autorisé sur les terrains de la Domtar à cause de cela.

La présidente: Je vais vous interrompre maintenant parce que nous avons une demi-heure pour vous poser des questions. Je suis convaincue que certaines des questions qui vous seront posées porteront sur votre travail de tous les jours.

Vous avez dit que vous étiez un camionneur indépendant et que vous étiez propriétaire de votre camion.

M. Turner: Oui, c'est ce que j'ai dit.

La présidente: Étiez-vous affilié à un groupe ou une association?

M. Turner: Je travaillais pour quelques courtiers en cargaisons. À ma dernière période d'emploi, je travaillais pour une compagnie de Russell. J'ai utilisé leur autorité, parce que l'assurance était moins chère. Je me servais de leur autorité et ils me donnaient les commandes. La compagnie a fait faillite et j'ai perdu 70 000 \$. J'ai perdu mon camion et tout.

La présidente: Dans la lettre que vous avez adressée au ministre des Transports, vous dites que vous avez vu la chute de l'Alliance canadienne du camionnage. Pourriez-vous expliquer?

M. Turner: C'est un groupe spécialisé qui représente les entreprises. Elle ne représente pas les chauffeurs ni la sécurité de l'industrie. Depuis les années 70 et la déréglementation, nous avons surveillé. J'ai lu et j'ai surveillé, mais je ne pouvais pas comprendre de quelle façon l'industrie passait toute la responsabilité aux chauffeurs —, tout est maintenant sur les épaules du chauffeur.

Par exemple, lorsqu'il fait moins 40, vous devez quand même sortir et faire les vérifications avant départ. Il n'y a personne à l'Alliance canadienne du camionnage qui va sous votre camion pour vérifier les freins pour s'assurer que tout fonctionne bien.

La présidente: Vous dites que c'est la responsabilité du camionneur.

M. Turner: Oui, tout est entièrement la responsabilité du camionneur.

La présidente: Parlez-vous du camionneur indépendant ou du camionneur affilié?

M. Turner: Cela n'a pas d'importance. Tous les chauffeurs de camion au pays sont responsables de tout — les expéditeurs, les réceptionnaires, les courtiers en cargaisons et les compagnies n'assument plus aucune responsabilité, tandis qu'auparavant ils en assumaient une partie.

Le MTO avait l'habitude de surveiller les compagnies et de les mettre à l'amende, sans s'en prendre aux chauffeurs. Maintenant, ils s'en prennent davantage aux chauffeurs qu'à quiconque d'autre. Une infraction relative au journal de bord en Ontario

driver makes \$150 a day, running 500 miles per day. One logbook violation amounts to two-days' pay. How is a driver to make any money? It costs \$175 if you roll onto a scale and there is a burnt headlight on the truck, and the fine is another \$175 if you do not have a spare headlight.

As a company driver, I am not putting out that money to buy the headlights — give me a visa card or something to buy them. Most of these drivers — 90 per cent — have to pay the tolls up front and the repairs up front on a company truck. Why would anyone want to drive? Many of the guys get into the business and buy a truck, not realizing that over the last 12 years guys have been running at \$1 per mile. Cross that border and it is 50 cents a mile. How can you operate a truck at 50 cents U.S. a mile?

I was running for a company out of Jacksonville, Florida, a company called Land Star. They are the largest owner-operator company. They have 14,000 power units, all owner-operators. I have pulled loads for \$2.25 U.S. a mile. My cheapest rate was \$1.25 U.S. Why do our guys in Canada have to run for \$1 a mile, Canadian? I do not understand. There is not a load that turns in this country under \$2 a mile.

Senator Forrestall: This gives you some idea of the work that the now defunct Subcommittee on Transportation Safety was doing. It is precisely this type of evidence that encourages us to move on with the work one way or another. Safety is not only related to the condition of the tires, the road and the mechanical gear on the truck, it is also related to the mental attitude of the driver, the well-being of the driver, and many other things. What you have said speaks for itself.

I do not think that this particular bill will allow us to make much more progress towards a national safety code, a one-stop shop. However, it is a step in the right direction. As slow and as painful as it is, it gives us an opportunity to understand the difficulties that are being faced by you and your colleagues on the road.

In Canada, we have provincial regulatory forces at work that require the payment of bills in less than 90 days, without some card or arrangement and agreement. Could you elaborate a bit more? If you are owed \$1,000 for 90 days, it is not a lot of money in the run of one year, if you have been driving for 20 years or 25 years; however, over the years, if you put that interest in a savings account you might be amazed at what you would have. I presume that you live here in Ontario.

Mr. Turner: I live here in Ottawa.

Senator Forrestall: Have you pursued with the province methods of swifter payment?

coûte 250 \$. Si nous ne nous conformons pas et si nous transportons une cargaison illégalement, nous ne faisons pas d'argent. En moyenne, un chauffeur fait 150 \$ par jour, à conduire 500 milles par jour. Une infraction relative au journal de bord représente deux jours de travail. Comment voulez-vous qu'un chauffeur fasse de l'argent? Il vous en coûte 175 \$ si vous vous présentez à une pesée et qu'un phare du camion est grillé, et vous recevez une autre amende de 175 \$ si vous n'avez pas un phare de rechange.

En tant que chauffeur d'entreprise, je ne débourse pas cet argent pour acheter les phares — donnez-moi une carte visa ou quelque chose pour les acheter. La plupart de ces chauffeurs — 90 p. 100 d'entre eux — doivent acquitter les péages de leur poche et les réparations de leur poche à l'égard d'un camion appartenant à la compagnie. Pourquoi est-ce que quelqu'un voudrait conduire? Un grand nombre des gars se lancent en affaires et achètent un camion, ne sachant pas que depuis 12 ans les gars font le transport à raison de 1 \$ du mille. Traverser la frontière, et c'est 50 cents. du mille. Comment pouvez-vous exploiter un camion à 50 cents. US du mille?

Je travaillais pour une compagnie de Jacksonville, en Floride, une compagnie du nom de Land Star. C'est la plus importante compagnie de propriétaires exploitants. Elle possède 14 000 tracteurs, qui appartiennent tous à des propriétaires exploitants. J'ai transporté des chargements à 2,25 \$ US du mille. Mon taux le plus faible a été de 1,25 \$ US. Pourquoi est-ce que nos gars au Canada sont obligés de le faire à 1 \$ du mille, en dollars canadiens? Je ne comprends pas. Il n'y a pas un seul chargement dans notre pays en bas de 2 \$ du mille.

Le sénateur Forrestall: Cela vous donne une idée du travail que faisait l'ancien Sous-comité de la sécurité dans le transport. C'est précisément ce genre de témoignage qui nous incite à poursuivre le travail d'une façon ou d'une autre. La sécurité n'a pas seulement trait à l'état des pneus, à la route et à la mécanique du camion, elle a également trait à l'état d'esprit du chauffeur, au bien-être du chauffeur, et à de nombreuses autres choses. Ce que vous avez dit est très explicite.

Je ne pense pas que ce projet de loi-ci nous permettra de progresser beaucoup plus vers un code national de la sécurité, un guichet unique. Cependant, c'est un pas dans la bonne direction. Aussi petit et difficile soit-il, il nous donne l'occasion de comprendre les difficultés auxquelles vous et vos collègues êtes confrontés sur la route.

Au Canada, nous avons des réglementations provinciales qui exigent le paiement des factures en moins de 90 jours sans une carte ou un arrangement et une entente. Pourriez-vous préciser un peu plus? Si l'on vous doit 1 000 \$ pendant 90 jours, ce n'est pas beaucoup d'argent sur la base d'une année, si vous conduisez depuis 20 ou 25 ans; cependant, au fil des ans, si vous versez cet intérêt dans un compte d'épargne, vous seriez surpris du montant que vous pourriez avoir accumulé. Je suppose que vous résidez en Ontario.

M. Turner: Oui, j'habite à Ottawa.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous cherché avec les autorités provinciales des méthodes de paiement plus rapides?

Mr. Turner: It is a free society.

Senator Forrestall: Free society?

Mr. Turner: In the way they pay. It is the way that the industry is run. In the United States, they do it completely differently. Down there, companies like Burlington Motor Express pay their drivers immediately. The drivers get half up front, and when the load is delivered their company drivers are paid immediately. When I worked for Land Star Ranger, I got half my money up front. A week later, I was paid in full. They understand that you need money to run.

When a driver is hired on with a company here in Ontario, he must put up \$5,000 for accident deductible, paid in the first month. He pays for plates up front, which is around \$3,000. There is a fuel bill at the end of the month. A driver gets a \$1,000 draw two weeks into this. You are using their fuel card, so they are charging you 1 cent to 2 cents above pump price — not what they get it at but 1 to 2 cents above pump price. That can vary.

At the end of the month, you end up owing them money. You are now a month behind. Your house mortgage and truck payments were not made. Nothing got paid. You are starving yourself.

Senator Forrestall: Let me stop you there because this is precisely what concerns me. If you are leaving home, and leaving an upset family situation, and are going to be away for two weeks and not sure whether there will be a cheque to make the car payments or some other household emergency like food, are you a safe driver? If you are not in a good mood and your family is not terribly happy, are you a safe driver?

Mr. Turner: No. I am an angry driver; I am an upset driver. It's important to understand that truck driving is not a job; it is a lifestyle. You are out there by yourself; you have no support except for the other drivers around you.

You must understand, if it is happening to me, it is happening to all of them. You can feel the tension when you stop at a truck stop. You can feel the hostility in the air.

My wife is here. We had phone bills of \$500 and \$600 a month. She was the only person I could talk to, because she understood the problems that I was having out there. I could talk to her; she would boost me up, and away we would go.

You are out there by yourself. You have no means of support, emotional or financial, because everyone is in the same boat. What do you do? You work harder. You lie on your logbook, and you just keep going. You try to get the extra miles in, and hide this and hide that.

M. Turner: C'est une société libre.

Le sénateur Forrestall: Une société libre?

M. Turner: De la façon dont ces gens paient. C'est de la façon dont l'industrie est dirigée. Aux États-Unis, cela se fait tout à fait différemment. Ici, des compagnies comme Burlington Motor Express paient leurs chauffeurs immédiatement. Les chauffeurs reçoivent la moitié au départ, et lorsque le chargement est livré les chauffeurs d'entreprise reçoivent immédiatement leur argent. Lorsque je travaillais pour Land Star Ranger, je recevais la moitié de mon argent au départ. Une semaine plus tard, on me versait le reste. Ils comprennent que vous avez besoin d'argent pour continuer.

Lorsqu'un chauffeur est engagé par une compagnie ici en Ontario, il doit avancer 5 000 \$ pour la franchise en cas d'accident, montant qu'il doit payer dans le premier mois. Il paie à l'avance pour les plaques, ce qui représente environ 3 000 \$. Il y a la facture de carburant à la fin du mois. Elle s'élève à 1 000 \$ au bout de deux semaines pour un chauffeur. Si vous utilisez la carte de la compagnie pour le carburant, elle vous facture un ou deux cents en sus du prix à la pompe — pas le prix qu'elle obtient, mais un ou deux cents en sus du prix à la pompe. Ce prix peut varier.

À la fin du mois, vous devez de l'argent à la compagnie. Vous avez maintenant un mois de retard. Vous n'avez pas fait vos versements hypothécaires pour la maison, ni les paiements pour le camion. Rien n'est payé. Vous vous étouffez vous-même.

Le sénateur Forrestall: Permettez-moi de vous interrompre car c'est précisément ce qui me préoccupe. Si vous partez de la maison, vous laissez derrière vous une situation familiale précaire, et vous allez être absent pendant deux semaines sans savoir s'il y aura un chèque pour faire les paiements pour la voiture ou une autre urgence ménagère comme acheter de la nourriture, êtes-vous un chauffeur sûr? Si vous êtes d'une humeur massacrant et si votre famille n'est pas terriblement heureuse, êtes-vous un chauffeur sûr?

M. Turner: Non. Je suis un chauffeur mécontent; je suis un chauffeur contrarié. Il est important de comprendre que conduire un camion, ce n'est pas un travail; c'est un mode de vie. Vous êtes laissé à vous-même; vous n'avez aucun soutien, à part celui des autres chauffeurs autour de vous.

Vous devez comprendre, si c'est ce qui m'arrive, c'est qui arrive à tous les autres. Vous pouvez sentir la tension lorsque vous arrêtez à un relais routier. L'hostilité est palpable dans l'air.

Ma femme est ici. Nous avons des comptes de téléphone de 500 et 600 \$ par mois. C'est la seule personne à qui je pouvais parler, parce qu'elle comprenait les problèmes que j'avais là-bas. Je pouvais lui parler; elle me remontait le moral, puis je repartais.

Vous êtes laissé à vous-même. Vous n'avez aucun moyen de soutien, émotif ou financier, parce que tout le monde est dans la même barque. Qu'est-ce que vous faites? Vous travaillez encore plus fort. Vous trichez dans votre journal de bord, et vous continuez à travailler. Vous essayez d'obtenir les milles supplémentaires, et vous cachez ceci et cachez cela.

My wife and I did a load down to Wildwood, Florida, out of Toronto, on a flatbed. I was carrying stainless steel. I was going down to Wildwood to get some pipe made with the steel I was carrying. My wife came along to wake me up while we were driving because I was being pushed to be there. We had a schedule. They were late in loading me. They said that I had to be there on schedule because it is just-on-time freight.

She would wake me up. I would pull over and go to sleep for three hours. I would wake up and do it again. I went down the road. I was running on two or three hours sleep.

The average driver gets only four hours to five hours of sleep per day. When you sleep in your truck, you are only half asleep; you are waiting for someone to bang into your truck or to steal something from your truck. You are always on edge when you are in a truck stop. You never know what will happen. You are always on edge, so you are only getting three hours, four hours or maybe five hours of sleep, and it is not a restful sleep. My wife can attest to that.

I would come home after two weeks of being on the road and sleep my first day away. I slept it away. On the second day, I was getting ready to leave again.

The reset of 36 hours does not work. Currently, you run your 60 hours. In Canada, you can run up to 13 hours driving, two hours for loading and unloading, and while your driving you do your pre-trip, your post-trip, your lunchtime and all that. That is 15 hours a day. You can do that in four days, which gets you up to 60 hours. You then get three days off in order to reset it.

Now, they are proposing 70 hours, get one day off, and then you get to do it all over again. I do not understand this. I talked to three guys in their trucks with my CB while coming here. None of the drivers knows about this proposed law. When they hear about it, they cannot believe it.

I got out of the industry because it is too frustrating. Previously, drivers were helpful people on the road. They would stop to help at accidents and to change tires for people. I have done all that; I don't do it anymore. There is no time. At one time, I was able to stop and talk to my buddies on the road or stop and have a meal or a coffee with them, catch up on the family. Our world out there is other truck drivers.

There is no time for that anymore. There is absolutely no time. You are on the go constantly. From the time I would get into my truck and leave the house until I got back, it was non-stop, go, go, go. Even though you have booked your time off and you are offloaded, you are still on call. They say that you should sleep, but I cannot sleep on demand. And I can't go to sleep while I am waiting to get unloaded because they do not allow it.

Ma femme et moi avons transporté un chargement jusqu'à Wildwood, en Floride, à partir de Toronto, avec un camion plateau. Je transportais de l'acier inoxydable. Je me rendais à Wildwood pour ramasser des tuyaux faits à l'aide de l'acier que je transportais. Ma femme m'a accompagné pour me tenir réveillé pendant le trajet, parce qu'on exerçait des pressions pour que je m'y rende. Nous avions un horaire à respecter. Ils ont pris du retard pour le chargement. Ils m'ont dit que je devais être là-bas selon l'horaire parce que c'était un chargement juste à temps.

Elle me réveillait. Je me rangeais le long de la route et je dormais pendant trois heures. Je me réveillais, puis je repartais. J'ai fait tout le voyage. Je l'ai fait sur deux ou trois heures de sommeil.

Le chauffeur moyen n'a que de quatre à cinq heures de sommeil par jour. Lorsque vous dormez dans votre camion, vous êtes à demi endormi; vous vous attendez à ce que quelqu'un frappe votre camion ou vole quelque chose. Vous êtes toujours sur le qui-vive dans un relais routier. Vous ne savez jamais ce qui va se produire. Vous êtes toujours sur le qui-vive de sorte que vous ne dormez que trois heures, quatre heures, peut-être cinq, et ce n'est pas un sommeil reposant. Ma femme peut en témoigner.

Je reviens chez moi après deux semaines sur la route et je dors toute ma première journée de congé. Je la dors au complet. La deuxième journée, je me prépare à reprendre la route.

Le délai de 36 heures ne fonctionne pas. À l'heure actuelle, vous avez des semaines de 60 heures. Au Canada, vous avez droit à 13 heures de conduite, plus deux heures pour charger et décharger, et pendant que vous conduisez, vous faites vos préparatifs de voyage, votre après-voyage, votre déjeuner et tout cela. C'est une journée de 15 heures. Vous pouvez le faire en quatre jours, ce qui vous donne 60 heures. Vous pouvez alors obtenir trois jours de congé avant de recommencer.

Maintenant, on propose 70 heures, une journée de congé, puis vous recommencez le tout. Je ne comprends pas. En m'en venant ici, j'ai parlé à trois gars dans leurs camions à l'aide de mon CB. Aucun chauffeur n'est au courant de ce projet de loi. Lorsqu'ils entendent parler, ils n'en croient pas leurs oreilles.

J'ai quitté l'industrie parce que c'est trop frustrant. Auparavant, les chauffeurs étaient des gens qui vous aidaient sur la route. Ils arrêtaient pour prêter main-forte lors d'accidents et pour aider les gens à remplacer leurs pneus. J'ai tout fait cela; je ne le fais plus. Il n'y a pas de temps. À une époque, je pouvais arrêter et discuter avec mes copains sur la route ou arrêter et prendre un repas ou un café avec eux, parler de la famille. Tout notre monde tourne autour des autres chauffeurs.

On n'a plus de temps pour cela. On n'a absolument plus de temps. Vous êtes toujours à la course. À partir du moment où j'entre dans mon camion et quitte la maison jusqu'à mon retour, c'est sans arrêt, toujours à la course. Même si vous avez inscrit votre temps de congé et que votre camion est déchargé, vous êtes en disponibilité. Ils disent que vous devriez dormir, mais je ne peux pas dormir sur demande. Et je ne peux pas aller me coucher pendant que j'attends qu'on décharge le camion, parce qu'ils ne nous le permettent pas.

If I am in a lineup and sleep, others move ahead. National Grocers did that to me here in Ottawa. I fell asleep in the seat. I was really tired, and I fell asleep in the seat. Three guys went ahead of me. They would not wake me up. I was then penalized \$50 for being late. How do you deal with that?

Senator Forrestall: There is much that must be done, no question of that. I appreciate your frankness. Do you get the same sense of frustration, or another sense of frustration — I have been reading some very revealing studies — about information that indicates that it is not necessarily bad roads and bad tires but that sometimes it is just the damn frustration of traffic congestion that can lead to some of the problems? How does it affect your mental capacity to drive safely, when you want to go 20 k.p.h. over the speed limit, and you can only go 40 k.p.h. under the limit because of the congestion on the roads?

Mr. Turner: It all depends on how much rest you have.

Senator Forrestall: Do you see a relationship there?

Mr. Turner: There are days when I have no patience for anything, and it is because I have been up for 18 to 30 hours. However, when I have had eight hours off, I can deal with traffic. If I have had a good sleep, I can deal with it. If it takes four hours to go from Mississauga to Bowmanville in rush-hour traffic — it normally takes 45 minutes — there are days I can deal with that. When I feel frustrated, I pull off and wait until 7:30 p.m. or 8:00 p.m. There is no point getting frustrated. Most of the anger out there is because we are not getting enough rest.

I do not know where they come up with the idea that we can drive for 14 hours and then take eight hours off. In the real world, on paper, that looks really good, but you will find that guys will now drive 14 hours. They will not log “unloading-offloading”, et cetera. They will be doing 14-hour days; some guys will do 16-hour days. I have done 70 hours, then I slept for three days. That is why we took bennies and other pills years ago, to stay awake so that we could work 70 or 80 hours a week, or even 90 hours a week.

The guys now are working 80 hours a week, but we spend anywhere from 20 to 40 hours sitting at docks each week. That is our work week. That is not including driving, taking a shower, eating, fuelling or anything else. That is what we do.

You can go out here to National Grocers or Loeb and the guys will be parked out there for hours, and they have to stay awake because they will call you on your radio and tell you that it is time to come in. However, you never know when that will be.

Si je suis dans une file d'attente et je dors, d'autres passent devant. National Grocers me l'a fait ici, à Ottawa. Je m'étais endormi. J'étais vraiment fatigué, et je me suis endormi. Il y a trois gars qui ont passé devant moi. Ils n'étaient pas pour me réveiller. J'ai alors reçu une pénalité de 50 \$ pour mon retard. Qu'est-ce que vous pouvez faire dans ce temps-là?

Le sénateur Forrestall: Il ne fait aucun doute qu'il y a beaucoup de choses à faire. Je vous remercie de votre franchise. Est-ce que vous ressentez la même frustration, ou une autre sorte de frustration — j'ai lu des études très révélatrices — au sujet des renseignements qui indiquent que ce ne sont pas nécessairement les mauvaises routes et les mauvais pneus, mais que c'est parfois uniquement la fichue frustration de la congestion sur les routes qui peut mener à certains problèmes? Dans quelle mesure est-ce que cela affecte votre état d'esprit et vous incite à conduire prudemment quand vous voulez aller 20 kilomètres à l'heure au-dessus de la limite permise et que vous ne pouvez rouler qu'à 40 kilomètres à l'heure sous la limite en raison de la congestion?

M. Turner: Tout dépend du repos que vous avez pris.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que vous y voyez un lien?

M. Turner: Il y a des jours où je n'ai absolument aucune patience, et c'est parce que je suis debout depuis 18 à 30 heures. Cependant, après huit heures de repos, je peux composer avec la circulation. Si j'ai eu une bonne nuit de sommeil, je peux composer avec cela. S'il me faut quatre heures pour me rendre de Mississauga à Bowmanville à l'heure de pointe — cela prend habituellement 45 minutes — il y a des jours où je peux m'en accommoder. Lorsque je me sens frustré, je me range le long de la route et j'attends jusqu'à 19 h 30 ou 20 heures. Il ne sert à rien de se frustrer. La plus grande partie de la colère chez les camionneurs, c'est parce que nous n'avons pas suffisamment de repos.

Je ne sais pas où ils ont pris l'idée que nous pouvons conduire pendant 14 heures, puis prendre huit heures de repos. Dans la réalité, sur papier, c'est bien beau, mais vous allez vous rendre compte que les gars conduisent maintenant 14 heures. Ils n'inscriront pas «déchargement-débarquement», et tout le reste. Ils feront des journées de 14 heures; certains gars feront des journées de 16 heures. J'ai fait 70 heures, puis j'ai dormi pendant trois jours. C'est pour cette raison que nous prenions de la benzédrine et d'autres pilules il y a des années, pour rester éveillés afin de pouvoir travailler 70 ou 80 heures par semaine, ou même 90 heures.

Les gars font maintenant 80 heures par semaine, mais nous passons de 20 à 40 heures à ne rien faire aux débarcadères chaque semaine. C'est notre semaine de travail. Cela sans compter la conduite, la douche, les repas, le plein ou quoi que ce soit d'autre. C'est ce que nous faisons.

Vous pouvez aller chez National Grocers ou chez Loeb, et les gars seront stationnés là-bas pendant des heures, et ils doivent rester éveillés parce qu'ils vous appelleront à l'aide de la radio et vous diront que c'est l'heure de venir. Cependant, vous ne savez jamais quand cela se fera.

Last Sunday, my friend Ken sat there all night, from 11:00 p.m. until 6:30 a.m., to be told they did not have time to offload him and that he would have to return that night. Ken had to inform the shipper at the next place he was scheduled to make a pickup that he could not take the load because National Grocers could not unload him. And National Grocers will not pay for that time. We are running into shippers and receivers who will not respect their appointment times.

Senator Callbeck: Certainly, I understand that you must experience a great deal of frustration and stress in this type of job, with such delays.

You are an independent trucker and you are not paid for any of the delays. If you have to sit for five hours, you must sit. What about the driver that is hired by a trucking company? If they are not independent and they are driving someone else's truck, do they get paid?

Mr. Turner: They are not paid to load or unload. They are paid mileage only. We do not fall under the labour code. We have nothing to fall back on. We are told, "If you don't like it, hit the road." That is why there is 100 per cent turnover in this industry. The drivers are trying to find someone who is willing to pay for their time. City drivers get paid \$8 to \$9 per hour to drive a tractor-trailer through the city and to do pickups, which is minimum wage. That is why everyone is getting out of it. There are not enough drivers because you do not make any money; and there is no money.

If you calculate 34 cents per mile, and the driver runs 3,000 miles in a week, that is his 60 hours. He will gross \$1,002 for the week's work. From that, he will lose 30 per cent in taxes, which brings it down to \$700. He will spend \$100 if he is in Canada, and in the States he will spend another \$200 off his paycheque. In the end, he is making \$400 a week. I make that working where I am now, at \$14 per hour. I am home every night and I only work eight hours a day. I do not work 16 hours a day.

Senator Callbeck: What do you propose can be done to help this problem?

Mr. Turner: The only thing I can see is that the National Trucking Association finally put their foot down and demanded certain concessions and got them. Unfortunately, it is hard to get everyone on the same page, but the companies have to start putting out the money.

They have been charging their customers top dollar to pull the freight. When fuel goes up, they add it on to the cost of the freight. That is just a given. However, the rates do not go up for drivers, for brokers or for lease operators. The companies put all that money in their pockets. I do not understand why the money is not being put back into their businesses. They are not paying their drivers for downtime, waiting time or delays at border crossings. Many of the U.S. companies pay their drivers \$50 just to cross the border; that is extra. They understand that a driver could be there for two to three hours.

Dimanche dernier, mon ami Ken est resté là-bas toute la nuit de 23 heures à 6 h 30, pour se faire dire qu'ils n'avaient pas le temps de décharger son camion et qu'il allait devoir revenir la nuit suivante. Ken a dû informer l'expéditeur suivant chez qui il devait se rendre pour prendre un chargement qu'il ne pourrait pas le faire parce que National Grocers ne pouvait pas décharger son camion. Et National Grocers ne vous paiera pas pour ce temps. Nous avons affaire à des expéditeurs et à des réceptionnaires qui ne respectent pas les heures de leur rendez-vous.

Le sénateur Callbeck: Je comprends bien certainement que vous devez ressentir une grande frustration et beaucoup de stress dans ce type de travail avec de tels retards.

Vous êtes un camionneur indépendant et on ne vous paie pas pour les retards. Si vous devez attendre cinq heures, vous devez attendre. Qu'en est-il du chauffeur qui est engagé par une compagnie de camionnage? S'il n'est pas un indépendant et s'il conduit le camion d'un autre, est-il payé?

M. Turner: Il n'est pas payé pour charger ou décharger. On lui paie seulement le millage. Nous ne sommes pas assujettis au Code du travail. Nous n'avons aucun recours. On nous dit: «Si tu n'aimes pas ça, va ailleurs». C'est pour cette raison qu'il y a un roulement de 100 p. 100 dans cette industrie. Les chauffeurs essaient de trouver quelqu'un qui est prêt à payer leur temps. Les conducteurs urbains sans itinéraire fixe reçoivent de 8 \$ à 9 \$ de l'heure, ce qui représente le salaire minimum, pour conduire un semi-remorque en ville et faire des ramassages. C'est pour cela que tout le monde veut en sortir. Il n'y a pas suffisamment de chauffeurs parce que vous ne faites pas d'argent; et il n'y a pas d'argent.

À raison de 34 cents, du mille, un chauffeur qui fait 3 000 milles par semaine, cela donne 60 heures. Il a une rémunération brute de 1 002 \$ par semaine. Il paye 30 p. 100 en impôt, ce qui laisse 700 \$. Au Canada, il dépensera 100 \$ et aux États-Unis, ce sera 200 \$ de sa paye. Au bout du compte, il fait 400 \$ par semaine. C'est ce que je gagne là où je travaille maintenant, à 14 \$ de l'heure. Je suis chez moi tous les soirs et je ne travaille que huit heures par jour. Je ne travaille pas 16 heures par jour.

Le sénateur Callbeck: Que proposez-vous de faire pour aider à résoudre ce problème?

M. Turner: La seule chose que je puisse voir, c'est que l'Association canadienne du camionnage soit ferme pour une fois et exige des concessions et les obtienne. Malheureusement, c'est difficile d'obtenir que tout le monde soit sur la même longueur d'onde, mais les compagnies doivent commencer à payer.

Elles se font payer le plein prix par leurs clients pour transporter leurs marchandises. Lorsque le prix du carburant monte, elles l'ajoutent au coût du transport. Cela se fait dans un seul sens. Cependant, les tarifs n'augmentent pas pour les chauffeurs, pour les courtiers ou pour les exploitants d'entreprise de location. Les compagnies mettent tout cet argent dans leurs coffres. Je ne comprends pas pourquoi l'argent n'est pas réinvesti dans les entreprises. Elles ne paient pas leurs chauffeurs pour les temps d'arrêt, les temps d'attente ou les retards aux postes frontaliers. Un grand nombre de compagnies aux États-Unis

Senator Forrestall: They should take \$50 away from them coming north and give them \$50 going south.

Mr. Turner: You run into the same problem on both sides.

Senator Forrestall: Many companies will pay extra from the U.S. side. They will pay extra to have their drivers cross the border.

Senator Callbeck: I want to be sure about the driving times. You said that you could drive 14 hours in a day before you have to take eight hours off. You could drive for seven hours, pull in somewhere, take five hours to get unloaded, and then you can drive another seven hours. Thus, you have actually worked 19 hours.

Mr. Turner: That does not include a stop to eat or shower. Now, we will bump it up another two to three hours. That will happen, I guarantee, because it is happening now with the 60-hour log. The way I was told that this bill is written is that it does not matter whether you are driving or not driving, it is a 14-hour day. Why would you want to mark it as not driving? You are not making any money at this. In Europe, they pay their guys by the hour. There is a reason for that. We can only run 55 or 65 miles per hour in this country on a good day. We have to speed. Legally, we are only supposed to drive 55 or 65 miles per hour. Lord knows, I am guilty, but we are running on such a fine schedule.

The CTA has brought this up because it is a 14-hour round trip from Toronto to Montreal, which are our two main hubs. That is why I believe that this is coming in. They only have to hire one truck to do a round trip, as opposed to having one driver go down and another come up. With the changes, they will get 24-hour use out of their vehicles. We are only human; we cannot work for 24 hours straight.

The high-tech industry has worked it out: if you work a 12-hour shift, then you do three days on and three days off. Where I work, the guys work 12-hour shifts: four days on and four days off. You are asking us to work for 14 hours each day for five consecutive days, and then take only 24 hours off and do it all over again. How do you think the drivers are going to be physically and mentally — more mentally than physically?

Senator Forrestall: How safe is it?

Mr. Turner: It is not safe. I have seen myself do stupid stunts just because I was so tired. I have seen myself not remember

paient à leurs chauffeurs 50 \$ uniquement pour passer la frontière; c'est en sus. Elles savent qu'un chauffeur peut être là de deux à trois heures.

Le sénateur Forrestall: Elles devraient leur prendre 50 \$ lorsqu'ils vont vers le nord, et leur donner 50 \$ lorsqu'ils vont vers le sud.

M. Turner: C'est le même problème des deux côtés de la frontière.

Le sénateur Forrestall: Beaucoup de compagnies vont payer en sus à partir des États-Unis. Elles paieront ce supplément pour que leurs chauffeurs passent la frontière.

Le sénateur Callbeck: Je veux m'assurer des durées de conduite. Vous avez dit que vous pouviez conduire 14 heures par jour avant de prendre huit heures de repos. Vous pouviez conduire pendant sept heures, vous arrêter en quelque part, prendre cinq heures pour que le camion soit déchargé, puis conduire encore sept heures. En réalité, vous avez travaillé pendant 19 heures.

M. Turner: Cela ne comprend pas les temps d'arrêt pour manger ou vous laver. Maintenant, nous allons ajouter deux à trois heures. C'est ce qui va se produire, je vous l'assure, parce que c'est ce qui se produit maintenant avec le journal de 60 heures. D'après ce que l'on m'a dit au sujet de la façon dont ce projet de loi est rédigé, il n'importe pas que vous conduisiez ou non. C'est une journée de 14 heures. Pourquoi voudriez-vous l'inscrire en temps autre que de conduite? Cela ne vous rapporte pas d'argent. En Europe, les gars sont payés à l'heure. Il y a une raison à cela. Au Canada, nous ne pouvons rouler que de 55 à 65 milles à l'heure, quand on est chanceux. Nous devons faire de la vitesse. Légalement, nous sommes supposés aller à seulement 55 ou 65 milles à l'heure. Je suis coupable, je le reconnais, mais nous avons un horaire tellement serré.

L'ACC a proposé cela parce qu'un aller-retour Toronto-Montréal, qui sont nos deux principaux points de transbordement, ne prend que 14 heures. C'est de là, je crois, que vient ce chiffre. Ils n'ont besoin que d'un seul camion pour l'aller-retour, comparativement à un chauffeur pour y aller et à un autre pour revenir. Avec les changements, les véhicules de ces compagnies seront utilisés 24 heures sur 24. Nous sommes humains; nous ne pouvons pas travailler 24 heures d'affilée.

L'industrie de la haute technologie a réglé le problème: si vous effectuez un quart de 12 heures, vous travaillez alors pendant trois jours, puis vous obtenez trois jours de congé. Là où je travaille, les gars travaillent des quarts de 12 heures: quatre jours de travail, quatre jours de congé. Vous nous demandez de travailler pendant 14 heures par jour, cinq jours d'affilée, puis de prendre seulement 24 heures de repos et de recommencer le tout. Quel sera d'après vous l'état physique et mental des chauffeurs — plus mental que physique?

Le sénateur Forrestall: Est-ce sécuritaire?

M. Turner: Ce n'est pas sécuritaire. J'ai fait moi-même des stupidités uniquement parce que j'étais trop fatigué. Il y a des fois

having driven 50 miles. I drove it; my computer indicated that I drove it, but I do not remember it.

The Chairman: We have about five minutes left, and we have two more senators who want to ask questions.

Senator Fitzpatrick: Mr. Turner, you have answered some of the questions that I was going to ask. However, I am interested in the situation in which you find yourself in the industry. You are an independent?

Mr. Turner: I was. I would not be able to come here and speak and still be in the industry.

Senator Fitzpatrick: When you were, you owned your own truck?

Mr. Turner: Yes.

Senator Fitzpatrick: How many independents are there?

Mr. Turner: This is a number that we throw out there. In Canada, there are not many. There are not many independent guys who were like me, and find their own freight and do their own thing. Lease operators are classified as independents. They are not. I used the authority and insurance of a friend of mine. We had a written agreement. I paid him a certain amount of money per month to use it. Other than that, he had nothing else to do with me.

Let us say that 50 per cent of the trucks that are leased are leased through companies. They are classified as independents, but they are not. The company owns the truck. They hold the paper on the truck; therefore, if the guy wishes to leave the company he loses all his equity in the truck.

Senator Fitzpatrick: What percentage of true independents would there be?

Mr. Turner: I would say maybe 15 per cent in this country. It is greater in the United States.

Senator Fitzpatrick: From the way that you describe it, I do not see how you could stay in business.

Mr. Turner: You cannot.

Senator Fitzpatrick: The independent operator is a thing of the past, which means the larger organizations will provide the transportation. I was curious about the outlook for independents. I think what you are saying is that they will not exist any longer.

Mr. Turner: They will exist, but they use mostly U.S. brokers. Most of the independents do not run in Canada. They run to the U.S. and back. Why? It is because they are paid in U.S. funds.

Eighty per cent of their mileage is done in the U.S. They link up with brokers down there, and they get in and out of Canada, as opposed to using a Canadian broker, because a Canadian broker will pay you in Canadian funds.

que je ne me souviens même pas d'avoir fait 50 milles. Je les ai conduits; mon ordinateur indiquait que je les avais conduits, mais je ne m'en souviens pas.

La présidente: Il nous reste environ cinq minutes, et il y a deux autres sénateurs qui veulent vous poser des questions.

Le sénateur Fitzpatrick: Monsieur Turner, vous avez répondu à quelques-unes des questions que j'allais poser. Cependant, je m'intéresse à la situation dans laquelle vous vous trouvez au sein de l'industrie. Êtes-vous un indépendant?

M. Turner: Je l'étais. Je ne pourrais pas venir prendre la parole ici et faire encore partie de l'industrie.

Le sénateur Fitzpatrick: Lorsque vous y étiez, vous étiez propriétaire de votre propre camion?

M. Turner: Oui.

Le sénateur Fitzpatrick: Combien y a-t-il d'indépendants?

M. Turner: Voici un nombre que l'on donne. Au Canada, il y en a trop. Il y a de nombreux indépendants qui faisaient comme moi et qui trouvaient leurs propres marchandises à transporter et faisaient leur affaire. Les exploitants d'entreprise de location sont classés dans la catégorie des indépendants. Ils ne le sont pas. Je me suis servi de l'autorité et de l'assurance d'un de mes amis. Nous avions une entente écrite. Je lui versais un certain montant par mois pour m'en servir. Autrement, il n'avait rien à faire avec moi.

Disons que 50 p. 100 des camions qui sont loués le sont par l'entremise de compagnies. Ils entrent dans la catégorie des indépendants, mais ne le sont pas. La compagnie est propriétaire du camion. Ils détiennent les documents relatifs au camion; par conséquent, si le gars veut quitter la compagnie, il perd tout son intérêt à l'endroit du camion.

Le sénateur Fitzpatrick: Quel serait le pourcentage des vrais indépendants?

M. Turner: Je dirais peut-être 15 p. 100 au Canada. C'est plus élevé qu'aux États-Unis.

Le sénateur Fitzpatrick: De la façon dont vous décrivez l'industrie, je ne vois pas comment vous pouviez rester en affaires.

M. Turner: Vous ne pouvez pas.

Le sénateur Fitzpatrick: L'indépendant est une notion du passé, ce qui signifie que les organisations plus importantes assurent le transport. J'étais curieux de connaître les perspectives pour les indépendants. Je pense que ce que vous dites, c'est qu'ils disparaîtront.

M. Turner: Ils vont continuer à exister, mais ils auront principalement recours à des courtiers aux États-Unis. La plupart des indépendants ne restent pas au Canada. Ils livrent aux États-Unis et reviennent. Pourquoi? C'est parce qu'ils sont payés en argent américain.

Quatre-vingt pour cent de leur millage se fait aux États-Unis. Ils établissent un contact avec des courtiers ici, puis ils viennent au Canada et en ressortent, par opposition à recourir à un courtier canadien parce que ce dernier vous paie en argent canadien.

Senator Milne: I need some clarification, Mr. Turner. On the first page of the information you sent to us you say that most loads pay \$1.50 to \$2 an hour, although the owner-operator receives \$1 to \$1.30. Who gets the rest?

Mr. Turner: The company. It becomes complicated here. You have trucking companies, you have load brokers, drivers and owner-operators. Ninety per cent of the freight goes through load brokers. They own no equipment. Thus, they go out and hustle all the freight. They will call a company and decide to give it certain loads. They take their 15 per cent to 20 per cent right off the top.

I have had loads where I have had five brokers take 15 per cent or 20 per cent right off the top, and they own no equipment. It is then left up to us to haul. The industry is basically slashing its own throat because the load brokers are not accountable to government or anyone.

A trucking company that has 300 or 400 trucks has some responsibility. Load brokers sit in their basement with a computer. That is it; that is all.

Senator Milne: You should get into that job.

Mr. Turner: No, because it is a cut-throat business. I could not be that nasty to people. I could not do it. That is why I got out of it. I could not be a load broker because I do not like lying.

It was respectable to be in this industry. You were proud to call yourself a truck-driver. Ever since they brought the word "professional" into it, it has gone down. When I was asked what I did, I did not want to say. I was embarrassed to call myself a truck-driver because of the perception out there.

It is a profession. I was on the *Lemon Aid* show a couple of weeks ago. We had a couple of drivers call in who said that they had been in the business for 25 years. They had reviewed numbers with their wives and decided that it was not worth it any more.

The average truck-driver in this country is 50 years old. I try to talk to anyone and everyone who tries to get a licence. I tell them, "Bend over and let me kick you," because that is what it is like being a truck-driver. I have talked many people out of becoming a truck-driver because there is no respect for drivers. We are out here to be abused.

Senator Milne: If you are talking about an average age of 50 years of age, you are not only talking about people who are under enormous stress and operating under increasingly unsafe conditions, you are also talking about an age bracket where

Le sénateur Milne: J'ai besoin de précisions, monsieur Turner. À la première page des renseignements que vous nous avez fait parvenir, vous dites que la plupart des chargements paient 1,50 \$ à 2,00 \$ de l'heure, même si le propriétaire/exploitant reçoit de 1 \$ à 1,30 \$. Qui a le reste?

M. Turner: La compagnie. C'est ici que les choses se compliquent. Vous avez des compagnies de camionnage, vous avez des courtiers en cargaisons, des chauffeurs et des exploitants d'entreprises de location. Quatre-vingt-dix pour cent des marchandises passent entre les mains de courtiers en cargaisons. Ils ne possèdent aucun matériel. Donc, ce sont eux qui s'occupent du mouvement de toute la marchandise. Ils appellent une compagnie et décident de lui confier certains chargements. Ils prennent dès le départ leur marge de 15 à 20 p. 100.

J'ai eu des chargements pour lesquels j'ai eu cinq courtiers qui ont pris de 15 à 20 p. 100 dès le départ, et ils ne possèdent aucun matériel. C'est à nous ensuite de transporter. Dans le fond, l'industrie s'étouffe elle-même parce que les courtiers en cargaisons ne sont redevables ni au gouvernement ni à qui que ce soit.

Une compagnie de camionnage qui possède 300 ou 400 camions a des responsabilités. Les courtiers en cargaisons sont installés dans leur sous-sol devant un ordinateur. C'est tout, point à la ligne.

Le sénateur Milne: Vous devriez faire ce genre de travail.

M. Turner: Non, parce que c'est une entreprise féroce. Je ne serais pas capable d'être aussi désagréable envers des gens. Je ne pourrais pas le faire. C'est pour cette raison que j'en suis sorti. Je ne pourrais pas être un courtier en cargaisons parce que je n'aime pas mentir.

Cette industrie, c'était un travail respectable. Vous étiez fier de vous dire un chauffeur de camion. Mais depuis qu'ils ont inséré le mot «professionnel» dans l'industrie, elle n'a pas cessé de dépérir. Lorsqu'on me demandait ce que je faisais, je ne voulais pas le dire. J'étais gêné de me dire un chauffeur de camion à cause de la perception qu'on en avait.

C'est une profession. Je faisais partie de l'émission *Lemon Aid* il y a quelques semaines. Quelques chauffeurs ont appelé et dit qu'ils avaient été dans cette industrie pendant 25 ans. Ils ont analysé la situation chacun avec sa femme et ont décidé que ça n'en valait plus la peine.

Le chauffeur de camion moyen au Canada a 50 ans. J'essaie de parler à toutes les personnes qui essaient d'obtenir un permis. Je leur dis, «penchez-vous et laissez-moi vous donner un coup de pied», parce que c'est ce que c'est d'être un chauffeur de camion. J'ai parlé à de nombreuses personnes et je les ai convaincues de ne pas devenir des chauffeurs de camion parce qu'on n'a aucun respect pour le chauffeur. Nous sommes là uniquement pour nous faire exploiter.

Le sénateur Milne: Si vous parlez d'un âge moyen de 50 ans, vous ne parlez pas uniquement de personnes qui subissent un stress énorme et qui exploitent leur entreprise dans des conditions de plus en plus insécuritaires, vous parlez aussi d'une catégorie

reflexes are not as good as they were when the driver was in his 20s.

Mr. Turner: You are right.

Mr. Turner: I'm 43 now.

Senator Milne: You have a page in here on charts, 70 hours in seven days. You are pointing out that it is nowhere near 70 hours and 120 hours in 14 days. At the bottom of page 6, there is a heading entitled "What about 'switching'?" What is switching? I do not understand.

Mr. Turner: That is where you switch trailers and you do all kinds of stuff. You load your truck. It is the every day stuff for which there is no accountability.

Senator Milne: You are saying that the time involved in that is not calculated in these figures?

Mr. Turner: It is not set out. If you are going to do the 70-hour thing, you are going to get guys who are running on two or three hours sleep a day.

Senator Finestone: I think the nature of the questions has indicated the concern that we feel for the world about which you speak.

I am curious. If you are sitting at a committee in the United States that was looking at this kind of a bill, what would be your observation as the driver? Would you consider that you were better off driving as an American driver? Would you be better off driving as a Mexican driver, or are you better off driving as a Canadian driver?

Mr. Turner: I think that we have it good in Canada. We have it just as good in the States. We must follow the rules of the U.S. Mexico scares the hell out of me.

I have seen trailers snapped in half in Texas because Mexicans have overloaded them. Their vehicles are unsafe. I have taken trailers to the border; they have come back with tires missing and all kinds of stuff.

Canada is a good place to work in the trucking industry, if we could get the respect back into it — and get some money back into it. In the United States, these guys follow the letter of the law to a degree. There never seems to be enough time in the day.

These countries have sought to adjust the time thing. That works in the automotive industry because they want the product. The rest of the world is trying to do this, and it is not working because it is not feasible.

Senator Finestone: The problem is indigenous to the industry and to the people that you are serving. It is not necessarily the laws of the land.

Mr. Turner: No, it is basically the service and the industry in the way it is trying to accommodate its customers.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Turner. We have all benefited from your experience. A truck driver's perspective is something different from what we usually hear here. I am sure

d'âge où les réflexes ne sont pas ce qu'ils étaient lorsque le chauffeur était dans la vingtaine.

M. Turner: Vous avez raison.

M. Turner: J'ai 43 ans maintenant.

Le sénateur Milne: Il y a une page dans ce document sur les graphiques, 70 heures en sept jours. Vous indiquez que c'est loin d'être 70 heures et 120 heures en 14 jours. Au bas de la page 6, il y a une rubrique intitulée, «pourquoi ne pas les "permuter"»? Permuter quoi? Je ne comprends pas.

M. Turner: C'est à ce moment-là que vous faites la permutation des remorques et que vous faites toutes sortes de choses. Vous chargez votre camion. C'est du travail que vous effectuez tous les jours et dont il n'est tenu aucun compte.

Le sénateur Milne: Vous dites que le temps passé à ces tâches n'est pas calculé dans ces données?

M. Turner: Il n'est pas calculé. Si vous êtes pour faire le travail sur 70 heures, vous allez avoir des gars qui dorment deux ou trois heures par jour.

Le sénateur Finestone: Je pense que la nature des questions a indiqué notre préoccupation à l'égard du monde dont vous parlez.

Je suis curieuse. Si vous comparaissiez devant un comité aux États-Unis qui examine un projet de loi comme celui-ci, que diriez-vous en tant que chauffeur? Considérez-vous que vous seriez en meilleure condition si vous étiez un chauffeur américain? Serait-il préférable que vous soyez un chauffeur mexicain, ou est-ce mieux comme chauffeur canadien?

M. Turner: Je pense que nous sommes bien au Canada. Nous sommes tout aussi bien qu'aux États-Unis. Nous devons suivre les règles des États-Unis. Le Mexique me fait terriblement peur.

J'ai vu des remorques se casser en deux au Texas parce que des Mexicains les avaient surchargées. Leurs véhicules ne sont pas sécuritaires. J'ai conduit des remorques jusqu'à la frontière; elles sont revenues et il leur manquait des pneus et toutes sortes de choses.

Le Canada est un bon endroit pour travailler dans l'industrie du camionnage, si le respect pouvait y revenir — et si on pouvait faire un peu d'argent. Aux États-Unis, les gars respectent la loi dans une certaine mesure. Il semble y avoir suffisamment de temps dans la journée.

Ces pays ont cherché à régler la question du temps. Cela fonctionne dans l'industrie automobile parce qu'ils veulent le produit. Le reste du monde essaie de le faire, et cela ne fonctionne pas parce que ce n'est pas faisable.

Le sénateur Finestone: Le problème est propre à l'industrie et aux personnes qui vous desservent. Ce ne sont pas nécessairement les lois du pays.

M. Turner: Non, c'est essentiellement le service et l'industrie dans la façon qu'elle essaie de satisfaire sa clientèle.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Turner. Votre expérience nous a été d'un grand secours. Le point de vue d'un chauffeur de camion est différent de ce que nous avons l'habitude

that some observations can be made as far as the regulations are concerned from this committee. We will work on that.

We all benefited from your own perspective and your experience. Thank you very much for coming here.

The committee adjourned.

d'entendre ici. Je suis convaincue que certaines observations peuvent être utiles au comité en ce qui concerne les règlements. Nous allons nous y attaquer.

Votre expérience et votre point de vue nous ont été d'un grand secours. Merci beaucoup d'être venu.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, May 2, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-3, to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987, and to make consequential amendments to other acts, met this day at 5:30 p.m. to give clause-by-clause consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Is it agreed, honourable senators, that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill S-3?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 1 stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

On clause 6, we have an amendment from Senator Spivak.

Senator Spivak: I move:

That Bill S-3 be amended in clause 6, on page 6, by replacing line 9 with the following:

“specification, entry on premises and the provision of information;”

Let me explain, honourable senators. The proposed change restores the authority to the federal government to make regulations that require a bus or trucking firm to provide

OTTAWA, le mercredi 2 mai 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel est renvoyé le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, pour l'étude article par article du projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs, de passer à l'étude article par article du projet de loi S-3?

Des voix: D'accord.

La présidente: Le titre est-il réservé?

Des voix: D'accord.

La présidente: L'article 1 est-il réservé?

Des voix: D'accord.

La présidente: L'article 2 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

Pour l'article 6, nous avons un amendement du sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: Je propose:

Que le projet de loi S-3 soit modifié, à l'article 6, à la page 6, par substitution, à la ligne 10, de ce qui suit:

«specification, la visite des lieux et la fourniture de renseignements;»

Permettez-moi d'expliquer cet amendement, honorables sénateurs. Ce changement rétablit le pouvoir du gouvernement fédéral de prendre des règlements exigeant qu'une entreprise de

information related to safety. It is found in section 3 of the existing act.

Bill S-3 replaces section 3 and moves regulatory authority to section 16(1)(d), but deletes the phrase "and the provision of information." I think that they should provide information. That is to say, it should be in the regulations to provide information related to safety.

Senator Finestone: I was looking at section 16, too. I wonder if your concern, senator, is not answered in 16.1, which refers to the Governor in Council. The Governor in Council is the one who makes the regulations. Within those regulations, the Governor in Council has the obligation, the right or the choice to do what you have just asked to do, senator. As I understand it, you want to say "and the addition of information."

Senator Spivak: I am only suggesting that it should state that. It was in the previous act.

The Chairman: Shall the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 6, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

There is a suggested amendment to clause 9.

The amendment states:

That Bill S-3 be amended in clause 9, on page 8,

(a) by adding after line 26 the following:

"ANNUAL REPORT

25. (1) The Minister shall prepare an annual report and cause a copy of it to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the Minister completes it.

(2) The annual report of the Minister shall contain the following in respect of the year:

(a) the available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada involving motor vehicles operated by extra-provincial bus undertakings and extra-provincial truck undertakings; and

transport par autocar ou qu'une entreprise de camionnage fournisse des renseignements en matière de sécurité. C'est ce que prévoit l'article 3 de la loi actuelle.

Le projet de loi S-3 remplace l'article 3 et inscrit le pouvoir réglementaire à l'alinéa 16(1)d) mais supprime la phrase «et la fourniture de renseignements». Je pense que ces entreprises doivent fournir des renseignements. En d'autres termes, les règlements devraient exiger la fourniture de renseignements relatifs à la sécurité.

Le sénateur Finestone: Je lisais aussi l'article 16. Je me demande, madame le sénateur, si la réponse que vous cherchez ne se retrouve pas dans 16.1 qui renvoie au gouverneur en conseil. Le gouverneur en conseil est l'instance chargée de prendre les règlements. Dans le cadre de ces règlements, le gouverneur en conseil a l'obligation, le droit ou la liberté de faire ce que vous venez juste de demander, madame le sénateur. Autant que je sache, vous voulez dire «et les renseignements additionnels.»

Le sénateur Spivak: Je dis simplement que cela devrait être indiqué. C'est ce que prévoyait la loi précédente.

La présidente: L'amendement est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: L'article 6, tel que modifié, est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

Un amendement est proposé à l'article 9.

L'amendement se lit comme suit:

Que le projet de loi S-3 soit modifié, à l'article 9, à la page 8,

a) par adjonction après la ligne 29, de ce qui suit:

«RAPPORT ANNUEL

25.(1) Le ministre établit un rapport annuel et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les 15 premiers jours de séance de celle-ci suivant son établissement.

(2) Le rapport annuel du ministre contient ce qui suit pour l'année visée:

a) Les renseignements statistiques disponibles concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises de camionnage extra-provinciales;

(b) a progress report on the implementation of rules and standards respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings and of extra-provincial truck undertakings.”; and

(b) by replacing line 27 with the following:

“26.(1) The Minister shall, after the expiry”.

Are there any comments?

Senator Spivak: Yes, I have one, Madam Chair.

The Chairman: We have to deal with this amendment first. Do you have another amendment?

Senator Spivak: Yes, I have a sub-amendment.

The Chairman: We have to deal with the amendment first. We will then deal with the sub-amendment.

Senator Spivak: I think I have to move it now.

The Chairman: Go ahead, Senator Spivak.

Senator Spivak: After the words in a) “bus undertakings and extra-provincial truck undertakings; and”. I wish to remove the “and”. The line I want to have put in is:

“reported separately for bus undertakings and truck undertakings; and”

We need to know separately the information on truck accidents alone. If they are lumped together, we do not know. This way we can get a true picture of highway death and injury tolls which result from trucking accidents.

The Chairman: You want to add to the amendment I just read: is that right?

Senator Spivak: Yes.

Senator Poulin: I really like the idea of an annual report.

Senator Spivak: This sub-amendment has nothing to do with that. I agree with everything that is in the proposed amendment. I am just adding one little thing.

Senator Poulin: What burden will that place on the department?

The Chairman: Are we here to relieve the department of burdens? I think we are here to do our job, Senator Poulin. It is a big department. They can handle it.

Senator Finestone: It seems to me that it is a good idea to have them reporting separately. I suggest that consideration be given to this sub-amendment. The sub-amendment enlightens what you are doing in the main amendment, Madam Chairman.

The Chairman: Do you agree with the sub-amendment of Senator Spivak?

Senator Finestone: Yes.

b) un rapport d'étape sur la mise en oeuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entreprises extraprovinciales de transport par autocar et des entreprises de camionnage extraprovinciales.»; et

b) par substitution à la ligne 30, de ce qui suit:

«126.(1) Entre la fin de la quatrième année et».

Y a-t-il des observations?

Le sénateur Spivak: Oui, j'en ai une, madame la présidente.

La présidente: Nous devons traiter de cet amendement en premier lieu. Avez-vous un autre amendement?

Le sénateur Spivak: Oui, j'ai un sous-amendement.

La présidente: Nous devons traiter de l'amendement en premier lieu. Nous traiterons ensuite du sous-amendement.

Le sénateur Spivak: Je crois que je dois le proposer maintenant.

La présidente: Allez-y, madame le sénateur.

Le sénateur Spivak: Après les mots dans a) «transport par autocar et par des entreprises de camionnage extra-provinciales; et». Je voudrais enlever le «et». La ligne que je voudrais ajouter est la suivante:

«Ces renseignements sont présentés séparément pour les entreprises de transport par autocar et les entreprises de camionnage; et»

Nous devons avoir des renseignements distincts sur les accidents de camionnage. Si les deux genres d'accidents sont présentés en bloc, cela ne nous apprend rien. De cette façon, nous pouvons connaître le nombre exact de décès et de blessures découlant d'accidents routiers où sont impliqués des camions.

La présidente: Vous voulez l'ajouter à l'amendement que je viens de lire, n'est-ce pas?

Le sénateur Spivak: Oui.

Le sénateur Poulin: Je suis tout à fait d'accord pour un rapport annuel.

Le sénateur Spivak: Ce sous-amendement n'a rien à voir avec cela. Je souscris à tout ce qui est dans l'amendement proposé. Je ne fais qu'ajouter un petit élément.

Le sénateur Poulin: Quelle charge de travail supplémentaire cela donnera-t-il au ministère?

La présidente: Sommes-nous ici pour alléger la charge de travail du ministère? Je crois que nous sommes ici pour faire notre travail, madame le sénateur. Il s'agit d'un gros ministère qui peut s'acquitter de la tâche.

Le sénateur Finestone: Il me semble que le fait d'avoir des renseignements présentés séparément est une bonne idée. Je propose que l'on examine ce sous-amendement qui éclaire ce qui est visé par l'amendement principal, madame la présidente.

La présidente: Êtes-vous d'accord avec le sous-amendement du sénateur Spivak?

Le sénateur Finestone: Oui.

Senator Poulin: Senator Spivak, when I asked my question about the burden, you said that is not part of the annual report. Am I reading this in the wrong way? You said a separate report.

Senator Spivak: I thought you were thinking that this was would be different from the annual report. I did not use my words properly.

Senator Poulin: In other legislation, Madam Chair, do we give direction on annual reports? In other words, there is a long-standing tradition in our government for annual reports that contain important information on either the results or the annual activities of the department or the agency. I am wondering why Senator Spivak feels it is necessary to go that extra step and give direction to the department on what should be contained in the annual report. That is my question.

The Chairman: This was done in 1987. We are not inventing anything today. We are just following what has been done before.

Senator Poulin: Madam Chair, when you say "this" was done, what is the "this"?

The Chairman: Giving instructions concerning an annual report.

Senator Finestone: Madam Chair, if the sub-amendment of Senator Spivak been received favourably, I would like to move its acceptance. I also move the acceptance of the total amendment to clause 9 of Bill S-3.

The Chairman: Shall the sub-amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall the clause, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

The Chairman: There is another amendment to the same clause.

It states:

That Bill S-3 be amended in clause 9, on page 9, by replacing lines 1 to 5 with the following:

"(2) The Minister shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament during the first thirty sitting days of that House following its completion."

Senator Kinsella: Madam Chair, I have no difficulty with that amendment. Is it the intent to exclude the report being made available to the council of ministers?

The Chairman: What I am told is that as soon as the report is presented to each House of Parliament, the council will receive a copy.

Le sénateur Poulin: Madame le sénateur Spivak, lorsque j'ai posé la question au sujet de la charge de travail, vous avez dit que cela ne faisait pas partie du rapport annuel. Me suis-je trompée? Vous avez parlé de renseignements présentés séparément.

Le sénateur Spivak: J'ai cru que vous penseriez que ce serait différent du rapport annuel. Je ne me suis pas bien exprimée.

Le sénateur Poulin: Dans d'autres lois, madame la présidente, donnons-nous des instructions au sujet des rapports annuels? En d'autres termes, selon une tradition bien établie au sein de notre gouvernement, les rapports annuels renferment d'importants renseignements sur les résultats ou les activités annuelles du ministère ou de l'organisme. Je me demande pourquoi le sénateur Spivak considère qu'il est nécessaire d'aller plus loin et de donner des instructions au ministère au sujet de ce que le rapport annuel doit contenir. C'est ma question.

La présidente: Cela s'est fait en 1987. Nous n'inventons rien; nous suivons simplement ce qui a déjà été fait.

Le sénateur Poulin: Madame la présidente, lorsque vous dites «ce qui» s'est fait, que voulez-vous dire?

La présidente: Donner des instructions à propos d'un rapport annuel.

Le sénateur Finestone: Madame la présidente, si le sous-amendement du sénateur Spivak est jugé recevable, je voudrais proposer son adoption. Je propose également l'adoption de l'amendement complet à l'article 9 du projet de loi S-3.

La présidente: Le sous-amendement est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'amendement est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'article, tel que modifié, est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

La présidente: Nous avons un autre amendement au même article.

Il se lit comme suit:

Que le projet de loi S-3 soit modifié, à l'article 9, à la page 9, par substitution aux lignes 1 à 5 de ce qui suit:

«(2) Le ministre fait déposer un exemplaire du rapport devant chaque Chambre du Parlement dans les 30 premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.»

Le sénateur Kinsella: Madame la présidente, cet amendement ne me pose aucun problème. Vise-t-il à exclure le rapport tenu à la disposition du conseil des ministres?

La présidente: On me dit que dès que le rapport est présenté devant chaque Chambre du Parlement, le conseil en reçoit un exemplaire.

Senator Kinsella: Is the intent not to have a statutory requirement that the minister's report would be made available to our partners in Confederation?

The Chairman: Do you want to keep the wording such that the minister makes the report available to the council?

Senator Kinsella: I hesitate, Madam Chair, because I have not participated in the study of this bill. However, the point is that this council of ministers is the federal-provincial-territorial council of ministers. They are the ministers who are directly involved on a day-to-day basis.

I would have thought that the government's position would be to try to work closer and closer with those ministers. Unless there is a rationale for excluding, my recommendation would be to keep that section in.

Senator Finestone: Madam Chairman, I am not that familiar with this piece of legislation. I was listening to what Senator Kinsella said, but I had tried to make sense of it myself.

If you look on page 9, you have 25(2). I do not know why you would want to remove 25(2). I would like to suggest that this should be 25(3). Do not remove the first five lines. I would add that at line 6, and it would become (3). Then it would make sense to me, if that meets with your approval.

Senator Poulin: Would you please repeat it?

The Chairman: Bill S-3 would be amended by adding on page 9, at line 6, the following:

“(3) The Minister shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament during the first thirty sitting days of that House following its completion.”

We will not change (2).

Shall the amendment carry?

Senator Hubley: I just have one question. Are we looking at two different times for this? We are looking at during the first 30 sitting days of the House, and over here we are looking at the next meeting of the council. Is there any reason why they should be the same, or does it make any difference?

Senator Kinsella: I would think that they would be quite different. The federal-provincial-territorial Ministers of Transport are meeting from time to time, I would assume. Adding now subsection 3 speaks to the timeliness of reports being made to the ministers, when they get the report, to table it in both Houses of Parliament.

The Chairman: The minister shall make the report available, it says, “at the next meeting of the council after its completion.” However, there are two time frames.

Senator Poulin: Do I understand what Senator Finestone has said correctly? In other words, we are keeping what has been added in page 9?

The Chairman: Yes. We keep (2), which is what I just read, adding on page 9, at line 6, the following:

Le sénateur Kinsella: Vise-t-il à supprimer l'exigence statutaire selon laquelle le rapport du ministre est à la disposition de nos partenaires de la Confédération?

La présidente: Voulez-vous conserver le libellé de manière que le ministre tienne le rapport à la disposition du conseil?

Le sénateur Kinsella: J'hésite, madame la présidente, car je n'ai pas participé à l'étude de ce projet de loi. Toutefois, ce que je veux dire, c'est que ce conseil des ministres est le conseil des ministres fédéral, provinciaux, territoriaux. Il s'agit des ministres qui sont directement et quotidiennement intéressés.

Je croyais que le gouvernement voulait travailler en collaboration plus étroite avec ces ministres. À moins qu'il n'y ait de raison d'exclure ce paragraphe, je recommanderais de le conserver.

Le sénateur Finestone: Madame la présidente, je ne connais pas bien cette mesure législative. J'ai écouté ce qu'a dit le sénateur Kinsella, mais j'avais essayé de comprendre seule.

Si vous vous reportez à la page 9, vous avez le paragraphe 25(2). Je ne comprends pas pourquoi vous voulez supprimer le paragraphe 25(2). J'aimerais proposer que cela devienne le paragraphe 25(3). Ne supprimez pas les cinq premières lignes. J'ajouterais cela à la ligne 5, et cela deviendrait le paragraphe (3). Cela me semblerait raisonnable, si vous êtes d'accord.

Le sénateur Poulin: Pourriez-vous répéter?

La présidente: Le projet de loi S-3 serait modifié par adjonction à la page 9, à la ligne 5, de ce qui suit:

«(3) Le ministre fait déposer un exemplaire du rapport devant chaque Chambre du Parlement dans les 30 premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.»

Nous ne modifierons pas le paragraphe (2).

L'amendement est-il adopté?

Le sénateur Hubley: J'ai juste une question. S'agit-il de deux moments différents? Nous parlons des 30 premiers jours de séance de celle-ci et plus haut, nous parlons de la première réunion du conseil. Faudrait-il uniformiser ou cela fait-il une différence?

Le sénateur Kinsella: À mon avis, la différence est grande. Les ministères fédéral, provinciaux et territoriaux des Transports se réunissent à l'occasion, j'imagine. Le nouveau paragraphe (3) fait état de la présentation en temps opportun du rapport aux ministres, afin qu'ils puissent le déposer devant chaque Chambre du Parlement.

La présidente: Le ministre tient le rapport à la disposition «dès la première réunion du Conseil suivant son achèvement». On parle ici toutefois de deux moments différents.

Le sénateur Poulin: Ai-je bien compris ce qu'a dit le sénateur Finestone? En d'autres termes, nous conservons ce qui a été ajouté à la page 9?

La présidente: Oui. Nous conservons le paragraphe (2), que je viens juste de lire, et nous ajoutons à la page 9, à la ligne 5, ce qui suit:

(3) The Minister shall cause a copy of the report to be laid before each House...

Senator Poulin: Agreed.

The Chairman: Shall the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 9, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 12 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

The Chairman: Do you have an amendment to clause 13?

Senator Spivak: I have an amendment here. Since my copy is being photocopied, we can wait.

Senator Finestone: Can I ask a question, Madam Chairman? We had a serious discussion at one point about putting a sunset clause in, so that after three or five years there would be a review of the legislation.

The Chairman: It is in there.

Senator Finestone: If I may, it says "coming into force." Is there another section that you could draw to my attention as a sunset clause?

The Chairman: It is section 25, on page 8.

Senator Finestone: Thank you very much.

Senator Sparrow: Section 12, on page 9:

The definition of "public carrier" in section 2 of the Canada Grain Act is replaced by the following...

Have you got the definition of "public carrier" in the Canada Grain Act with you now?

The Chairman: No. I do not know if some of the senior officials have it here.

Senator Spivak: It says "any railway company." Are you worried it would exclude someone?

Senator Sparrow: I want to know what the phrase "extra-provincial truck undertaking" means.

The Chairman: The definition of "public carrier" in the Canada Grain Act is on page 9a, last paragraph. Is that what you want to know?

(3) Le ministre fait déposer un exemplaire du rapport devant chaque Chambre [...]

Le sénateur Poulin: D'accord.

La présidente: L'amendement est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'article 10 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'article 11 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'article 12 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

La présidente: Avez-vous un amendement à l'article 13?

Le sénateur Spivak: J'ai un amendement, mais puisqu'on en fait des photocopies, on peut attendre.

Le sénateur Finestone: Puis-je poser une question, madame la présidente? Nous avons eu à un moment donné un débat important au sujet d'une disposition de temporisation, de manière qu'au bout de trois ou cinq années, cette mesure législative fasse l'objet d'un examen.

La présidente: Elle est dans le projet de loi.

Le sénateur Finestone: Si vous permettez, il est indiqué «entrée en vigueur». Y a-t-il un autre article qui serve de disposition de temporisation sur lequel vous pourriez attirer mon attention?

La présidente: Il s'agit de l'article 25, à la page 8.

Le sénateur Finestone: Merci beaucoup.

Le sénateur Sparrow: À l'article 12, à la page 9:

La définition de «transporteur public», à l'article 2 de la Loi sur les grains du Canada, est remplacée par ce qui suit [...]

Avez-vous la définition de «transporteur public» au sens de la Loi sur les grains du Canada?

La présidente: Non, je ne l'ai pas ici et je ne sais pas si certains des hauts fonctionnaires l'ont ou non.

Le sénateur Spivak: Il est indiqué «toute compagnie de chemin de fer». Pensez-vous que cela pourrait exclure quelque compagnie que ce soit?

Le sénateur Sparrow: Je voudrais savoir ce que signifie la phrase «entreprise de camionnage extra-provinciale».

La présidente: La définition de «transporteur public» au sens de la Loi sur les grains du Canada figure à la page 9a, au dernier paragraphe. Est-ce ce que vous voulez savoir?

Martin Brennan, Consultant, Brennan and Associates: The old expressions were usually “extra-provincial carriers,” someone who worked outside the boundaries of the province, connecting another province, or international. To avoid using the two expressions, the more popular expression now is “extra-provincial.” It is any service that goes outside the province, whether it be international or interprovincial.

Senator Finestone: If it has changed to make it more efficient by not having to use both words, has the law been changed so that it is clear in that regard? It is very easy for us to say it has just become common to use “extra,” where it meant international as well as national. Given the FTAA or the FTA, we certainly heard enough questions about Mexico and voiced our concerns in that regard. Pardon me if I am off the wall, but that is one of the things I remember. Do we need a definition in the new act, Madam Chair? Perhaps you could check that and we can make a decision. I do not know with whom you should consult.

The Chairman: We have people from the department.

Senator Kinsella: With regard to the change to correct the Motor Vehicle Act, 1987, to the Motor Vehicle Transportation Act, the only difference between “public carrier” as defined in the bill and what is in the Canada Grain Act, as the explanatory notes provide, is the date of 1987. What is the significance of that?

The Chairman: I can ask an official to come and explain it to us.

Ms MacNab, can you give us the information, please?

Elizabeth MacNab, Counsel, Legal Services, Transport Canada: Could you please repeat the question so that I know exactly what I am answering?

Senator Finestone: Do we have a written definition of extra-provincial truck undertaking? Mr. Brennan answered a question about the difference between trucks that travel across borders, be they provincial borders or international borders between Mexico, U.S.A. and Canada or just Canada and U.S. Is there anyplace where we have a definition of what “extra-provincial” means?

Ms MacNab: The only definition that I know of is in the existing Motor Vehicle Transport Act, 1987.

Senator Finestone: Perhaps I misunderstood Mr. Brennan. I know the question came from our colleagues here, but Canada has signed various international agreements. Do we need more clarity for the term “extra-provincial truck”?

Senator Spivak: Are you asking whether it applies to foreign trucks?

Senator Finestone: Yes.

Senator Spivak: That is a good question.

Ms MacNab: Yes, it would apply to foreign trucks.

M. Martin Brennan, consultant, Brennan and Associates: L'ancienne expression était «transporteur extraprovincial» et désignait une entreprise faisant affaire à l'extérieur de la province, dans une autre province ou à l'échelle internationale. Pour éviter d'utiliser les deux expressions, l'expression maintenant retenue est «extra-provinciale». Cela désigne toute entreprise qui se rend à l'extérieur de la province, qu'elle fasse affaire à l'échelle internationale ou interprovinciale.

Le sénateur Finestone: Si c'est pour ne plus utiliser les deux termes, la loi a-t-elle été changée pour être claire à cet égard? Il est très facile pour nous de dire qu'il est devenu simplement courant d'utiliser «extra», lorsque cela signifie international autant que national. Dans le contexte de la ZLEA ou de l'ALE, nous avons certainement été saisis de suffisamment de questions au sujet du Mexique et avons fait part de nos préoccupations à ce sujet. Pardonnez-moi si je suis bizarre, mais c'est une des choses dont je me souviens. Faudrait-il une définition dans la nouvelle loi, madame la présidente? Peut-être pourriez-vous le vérifier avant que nous ne prenions une décision? Je ne sais pas qui il faudrait consulter.

La présidente: Nous avons des ressources au ministère.

Le sénateur Kinsella: En ce qui concerne le fait de changer Loi de 1987 sur les transports routiers à Loi sur les transports routiers, la seule différence entre «transporteur public», tel que défini dans le projet de loi et dans la Loi sur les grains du Canada, comme l'indiquent les notes explicatives, c'est la date de 1987. Quelle en est l'importance?

La présidente: Je peux demander à un fonctionnaire de nous l'expliquer.

Madame MacNab, pouvez-vous nous renseigner?

Mme Elizabeth MacNab, avocate, Services juridiques, Transports Canada: Pourriez-vous répéter la question pour que je sache exactement ce que vous demandez?

Le sénateur Finestone: Avons-nous une définition écrite d'entreprise de camionnage extra-provinciale? M. Brennan a répondu à une question au sujet de la différence entre des camions qui traversent les frontières, qu'il s'agisse de frontières provinciales ou de frontières internationales entre le Mexique, les États-Unis et le Canada ou juste entre le Canada et les États-Unis. La définition de «extra-provinciale» apparaît-elle quelque part?

Mme MacNab: La seule définition que je connaisse est celle qui se trouve dans la Loi de 1987 sur les transports routiers.

Le sénateur Finestone: Peut-être ai-je mal compris, monsieur Brennan. Je sais que la question a été posée par nos collègues, mais le Canada a signé divers accords internationaux. Faudrait-il plus de clarté pour l'expression «entreprise de camionnage extra-provinciale»?

Le sénateur Spivak: Demandez-vous si cela s'applique aux camions étrangers?

Le sénateur Finestone: Oui.

Le sénateur Spivak: C'est une bonne question.

Mme MacNab: Oui, cela s'appliquerait aux camions étrangers.

Senator Finestone: How do we know that? There is no definition for “extra-provincial” anywhere.

Ms MacNab: An extra-provincial undertaking is one that operates either from inside a province to outside that particular province, or one that operates from outside that province into a province.

Senator Finestone: What about the ones that cross the border from here to the United States?

Ms MacNab: That is right. It does not matter whether the truck is operating between Ontario and Quebec or New York and Quebec. It is considered to be extra-provincial transport.

Senator Sparrow: Are you not asking the definition? The definition appears somewhere.

Senator Kinsella: My question to the department official is this. Why did the department change the definition? Why have you included this clause 12? The only difference I can see between the current Canada Grain Act at section 12 and what is being proposed in this amendment is the date 1987. Why are you making this proposal?

Ms MacNab: We are also amending the title of the act so that it is no longer the Motor Vehicle Transport Act, comma, 1987. It becomes simply the Motor Vehicle Transport Act.

Senator Kinsella: My question is focussed on the only change that is being made. The answer is because we changed the title.

Ms MacNab: That is right.

Senator Kinsella: That is the only reason we have here, for this clause.

Ms MacNab: That is right.

Senator Kinsella: Then it has changed; it is a technical correction.

The Chairman: Senator Spivak, you have an amendment?

Senator Spivak: On page 10, clause 13, I would move:

That Bill S-3 be amended in clause 13, on page line 10:

(a) by replacing line 1 with the following:

“13. (1) The provisions of this act and the”
and.

(b) by adding, after line 5, the following:

“(2) No provision of this act shall come into force until the Minister of Transport has caused a report to be made to both Houses of Parliament to the effect that the National Safety Code for Motor Carriers has been fully implemented in every province.”

Now, I did not undertake this lightly. You may not agree with it, that is fine, but I want to explain why I did this.

First, by the way, it is in order legally. I checked that because I was not sure myself whether it was in order.

Le sénateur Finestone: Comment le savons-nous? Il n’y a pas de définition de «extra-provinciale» où que ce soit.

Mme MacNab: Une entreprise extra-provinciale est établie dans une province et fait affaire avec d’autres provinces.

Le sénateur Finestone: Qu’en est-il de celle qui est établie au Canada et qui fait affaire aux États-Unis?

Mme MacNab: C’est cela; peu importe que les affaires se fassent entre l’Ontario et le Québec ou entre New York et le Québec. L’entreprise est alors considérée comme étant une entreprise de transport extra-provinciale.

Le sénateur Sparrow: Ne demandez-vous pas la définition? La définition apparaît quelque part.

Le sénateur Kinsella: La question que je veux poser au ministère est la suivante: Pourquoi le ministère a-t-il changé la définition? Pourquoi avez-vous inclus cet article 12? La seule différence que je peux voir entre l’article 12 de la Loi actuelle sur les grains du Canada et ce qui est proposé dans cet amendement, c’est la date de 1987. Pourquoi faites-vous cette proposition?

Mme MacNab: Nous modifions également le titre de la loi pour qu’il ne s’agisse plus de la Loi de 1987 sur les transports routiers. Elle devient simplement la Loi sur les transports routiers.

Le sénateur Kinsella: Ma question porte sur le seul changement qui est apporté. La réponse, c’est parce que nous avons changé le titre.

Mme MacNab: C’est exact.

Le sénateur Kinsella: C’est la seule raison pour laquelle nous avons cet article ici.

Mme MacNab: C’est exact.

Le sénateur Kinsella: C’est donc un changement de nature technique.

La présidente: Le sénateur Spivak, vous avez un amendement?

Le sénateur Spivak: À la page 10, à l’article 13, je propose:

Que le projet de loi S-3 soit modifié, à l’article 13, à la page 10:

a) par substitution, à la ligne 1, de ce qui suit:

«13. (1) Les dispositions de la présente loi et celles»
et

b) par adjonction, après la ligne 4, de ce qui suit:

«(2) aucune disposition de la présente loi n’entre en vigueur tant que le ministre des Transports n’a pas fait déposer un rapport devant les deux Chambres du Parlement à l’effet que chaque province a mis en application le Code canadien de sécurité pour les transports routiers, dans sa totalité.»

Je n’ai pas préparé cet amendement à la légère. Il se peut que vous ne soyez pas d’accord, cela ne pose pas de problème, mais je tiens à expliquer pourquoi je l’ai fait.

Tout d’abord, soit dit en passant, il est légalement recevable. Je l’ai vérifié, car je n’en étais personnellement pas sûre.

You may remember the department officials came and said that the code had mostly been implemented. When we looked at the annual report, the code was not fully implemented. When we looked at the "secret" document from the Canadian Trucking Alliance, they said nothing had been implemented, or something to that effect.

I believe it was in 1987 that the National Safety Code was supposed to be implemented. Perhaps this amendment would aid the provinces in coming to a quick conclusion.

Perhaps there are other difficulties that I do not know about. We were told that clause 14 will work; however, I am of the opinion that a sharp, hard message is needed to implement the National Safety Code in every province. That is my reasoning.

The Chairman: This seems to be a very drastic step that will cause more harm than good.

Senator Spivak: I know it is drastic. I could not think of another way of doing this.

Senator Poulin: I understand Senator Spivak's objective. I heard from the very first witnesses about the rationale for this bill. After the challenge of bringing together federal and provincial regulators and the provincial administrative processes, they had reached agreements but the issue of timing was still not settled. If we as legislators imposed a timing, would we not be interfering in those ongoing negotiations?

Senator Spivak: I have two responses. My amendment does not say anything about timing. It says the act shall come into force.

Second, I am putting forward my concerns about the safety code. In the 14 years since 1987, has not every province had time to implement a safety code? We have statements from some provinces refusing to implement certain portions. Alberta is one.

The amendment is drastic, but I think the Canadian public would be very interested in seeing the Senate make a difference in this particular area, if there are no other impediments. Perhaps there is a legal reason that I do not know about.

I put it forward for your consideration.

Senator Finestone: The principle you are trying to address appeals to me. I am not sure I like the dramatic and drastic effort. Throughout the course of all our hearings from the first time I joined this committee, every single set of witnesses said we need consistency across the country. A business person in Quebec who is loading lumber to be delivered to Alberta, needs to know all the standards for loading and for bills of lading and for all the other issues covered by standard 14.

The will behind changes in the bill is for consistency across the land.

Vous vous rappelez peut-être que des fonctionnaires du ministère ont déclaré que le code était mis en application, presque dans sa totalité. Lorsque nous avons examiné le rapport annuel, nous avons vu que le code n'était pas mis en application dans sa totalité. Lorsque nous avons examiné le document «secret» de l'Association canadienne du camionnage, nous avons pu lire que rien n'avait été mis en application, ou quelque chose du genre.

Si je ne me trompe pas, c'est en 1987 que le Code canadien de sécurité devait être mis en application. Peut-être que cet amendement aiderait les provinces à arriver à une conclusion rapide.

Peut-être y a-t-il d'autres difficultés que je ne connais pas. On nous a dit que l'article 14 marcherait; toutefois, je suis d'avis qu'il faut dire sans détour que chaque province doit mettre en application le Code canadien de sécurité. C'est mon raisonnement.

La présidente: Cela semble être une mesure radicale qui causera plus de tort que de bien.

Le sénateur Spivak: Je sais qu'elle est radicale. Je n'ai pas trouvé d'autre façon de le faire.

Le sénateur Poulin: Je comprends l'objectif du sénateur Spivak. Les tous premiers témoins nous ont parlé de la raison d'être de ce projet de loi. Les instances de réglementation fédérales et provinciales se sont réunies et la question des processus administratifs provinciaux a été réglée si bien que des accords ont été conclus, sans que la question de l'échéancier n'ait été réglée. Si en tant que législateurs, nous imposons un échéancier, n'allons-nous pas empiéter sur ces négociations en cours?

Le sénateur Spivak: J'ai deux réponses. Mon amendement ne fait nullement mention d'un échéancier. Il stipule que la loi entre en vigueur.

Deuxièmement, je présente mes préoccupations au sujet du code de sécurité. Depuis 1987, soit depuis quatorze ans, les provinces n'ont-elles pas eu le temps de mettre en application un code de sécurité? Nous avons des déclarations de certaines provinces qui refusent de mettre en application certaines parties du code. L'Alberta en est un exemple.

L'amendement est radical, mais je crois que le public canadien serait très heureux de voir que le Sénat peut changer les choses dans ce domaine particulier, s'il n'y a pas d'autres obstacles. Peut-être y a-t-il un obstacle juridique que je ne connais pas.

Je le soumets à votre examen.

Le sénateur Finestone: Le principe que vous invoquez me plaît, mais je ne sais pas vraiment si j'apprécie le caractère dramatique et radical de l'amendement. Depuis que je siège au sein de ce comité, tous les témoins ont déclaré qu'il fallait assurer une cohérence dans tout le pays. Une entreprise québécoise qui doit livrer du bois en Alberta doit connaître toutes les normes relatives au chargement, aux lettres de transport ainsi qu'à toutes les questions visées par la norme 14.

Les changements apportés au projet de loi visent à assurer la cohérence dans tout le pays.

In order to effect that consistency I hearken back to what was in the personal information and electronic commerce bill, in which there was the undertaking that the Governor in Council would make regulations that would specify certain issues, like the standards you wanted to undertake. Those standards would have to be met. If the Governor in Council were satisfied that the legislation in a province was substantially similar to this legislation, then the provincial legislation would take precedence.

If a province does not make regulations, or if a province makes regulations that are not acceptable and do not meet substantially similar undertakings — which include the safety of the driver, the roads and our children and families — then their laws do not have precedence until they come into collaboration with the federal law.

I remember that that was a very important discussion when we were talking about the personal information electronics document bill. I clearly recall that when Ontario suggested that it would pass regulations totally outside of what was being proposed in the federal legislation, it was deemed unacceptable by the Privacy Commissioner. Therefore, they were asked to return to the table and redraft their bill.

It seems to me that if we have the greater interest of Canadians at heart, then we would be prepared to say that the Governor in Council takes the responsibility. They think this is a good bill. If they think these changes are in the interests of the drivers, the business people and the Canadian public, then this is the kind of law we want across the land. The provinces will have to adjust according to what they see will fit their set-up, at least within the parameters of what we think is the bottom line.

Madam Chairman, the reason I have given this long story is that I had asked your staff to draft an amendment to clause 13 that would reflect that will. I understand from them that I could find what I have proposed in clause 16.

Could the ministry officials explain where can the intent that federal legislation will take precedence be found?

Senator Spivak: Do we now have two amendments on the table?

Senator Finestone: No. I thought it would be part of your “coming into force” provisions.

Senator Spivak: Are you amending my amendment?

Senator Finestone: I wonder if that is where the amendment I want should be. Or should it be under clause 16? Or is it duplicative according to the research staff of the ministry?

Senator Spivak: I think this is the other way around. Is this not the National Safety Code that the provinces are to implement?

Senator Finestone: No. It is on page 16.

Senator Spivak: I do not understand that. It refers to exemptions.

Senator Finestone: That is right.

Pour assurer cette cohérence, j'en reviens au projet de loi sur les renseignements personnels et le commerce électronique où il était prévu que le gouverneur en conseil prendra des règlements précisant certaines questions, comme les normes qui vous intéressent. Ces normes doivent être respectées. Si le gouverneur en conseil était convaincu que la législation d'une province était très similaire à celle-ci, c'est la législation provinciale qui l'emporterait.

Si une province ne prend pas de règlement ou si une province prend des règlements qui ne sont pas acceptables et qui ne respectent pas dans l'ensemble des engagements similaires — c'est-à-dire la sécurité du conducteur, des routes, de nos enfants et de nos familles — ses lois ne l'emportent pas, tant qu'elles ne cadrent pas avec la loi fédérale.

Je me rappelle que nous avons eu une discussion très importante au moment où nous avons traité du projet de loi sur les renseignements personnels et le commerce électronique. Je me rappelle clairement que lorsque l'Ontario a indiqué qu'elle adopterait des règlements complètement différents de ce qui était proposé dans la législation fédérale, le Commissaire à la protection de la vie privée a déclaré que c'était inacceptable. Par conséquent, l'Ontario a dû repartir de zéro et rédiger de nouveau son projet de loi.

Il me semble que si nous avons l'intérêt des Canadiens à coeur, nous serions prêts à dire que c'est au gouverneur en conseil d'assumer cette responsabilité. Ce projet de loi est jugé bon. Si l'on pense que ces changements servent les intérêts des conducteurs, des gens d'affaires et du public canadien, c'est alors le genre de loi que nous voulons à l'échelle du pays. Les provinces devront s'adapter et respecter, au moins, les paramètres de ce que nous considérons être l'essentiel.

Madame la présidente, si je donne ces longues explications, c'est que j'ai demandé à votre personnel de rédiger un amendement à l'article 13 reflétant cette volonté. Si j'ai bien compris, je pourrais trouver ce que j'ai proposé à l'article 16.

Les fonctionnaires du ministère pourraient-ils expliquer l'article du projet de loi indiquant que la législation fédérale l'emportera?

Le sénateur Spivak: Sommes-nous maintenant saisis de deux amendements?

Le sénateur Finestone: Non, je pensais que cela pourrait faire partie de vos dispositions relatives à l'«entrée en vigueur».

Le sénateur Spivak: Modifiez-vous mon amendement?

Le sénateur Finestone: Je me demande si l'amendement que je souhaite devrait se trouver là. Ne devrait-il pas se trouver à l'article 16? Ou bien, ne fait-il pas double emploi selon le personnel de recherche du ministère?

Le sénateur Spivak: Je pense que c'est le contraire. Les provinces ne sont-elles pas censées mettre en application le Code canadien de sécurité?

Le sénateur Finestone: Non, c'est à l'article 16.

Le sénateur Spivak: Je ne comprends pas. Il renvoie aux exemptions.

Le sénateur Finestone: C'est exact.

Senator Spivak: It is not for implementation. What we are talking about could be done here, but I do not know how, at the moment.

It seems to me that in an area like this, you do not want to do a whole bunch of different things. You want to do one national code. This is only talking about exemptions. What is it that you are saying that would make it that they would have to implement it, and not exempt?

The Chairman: When I say that this amendment seems too drastic, it is because we have to take into account that there is a council of ministers who negotiate — who sit together and work together. If we wait until the National Safety Code is fully implemented in every province, there will never be one standard. We will seize the whole process.

Senator Spivak: I agree with you, Madam Chair. The point is: Do we not want the National Safety Code to be implemented?

The Chairman: Of course. If we put it in the bill, we are almost commanding the council of ministers. I do not think we should do that.

Senator Spivak: I do not understand Senator Finestone's approach. Could you explain it again for me, please?

The Chairman: Senator Poulin asked to speak on the amendment.

Senator Poulin: I think Senator Spivak is putting her finger on one of the major challenges in this country. When the Chair speaks, she speaks as a former provincial minister. This is a shared jurisdiction; it places federal legislators in a very delicate position.

Senator Spivak: It is no different from the Canada Health Act, which is a national standard, even though health is a provincial responsibility.

Senator Poulin: I understand what you are trying to do.

Senator Spivak: I know what this is. We have been waiting since 1987 and there are important parts of this that have not been implemented. We have provinces saying that they will never implement it.

I believe that Saskatchewan or Manitoba are putting huge truck trailers on the roads. The roads cannot take it. We are putting money into the roads to subsidize them. Frankly, I would rather that we take the taxes away from the railways, but that is a different subject.

The Chairman: I thought we were dealing with a sensitive approach here. We are telling the federal Minister of Transport what to do with his provincial counterparts.

Senator Spivak: I understand that.

The Chairman: This is a very delicate and sensitive area.

Senator Spivak: Sometimes we need strong measures.

Le sénateur Spivak: Cela ne vise pas la mise en application. Ce dont nous parlons pourrait se faire ici, mais je ne sais pas comment, pour l'instant.

Il me semble que dans un domaine comme celui-ci, il n'est pas souhaitable de prévoir toutes sortes de choses différentes. Vous voulez avoir un code canadien. Il ne s'agit ici que des exemptions. D'après vous, qu'est-ce qui assurerait la mise en application par les provinces et non les exemptions?

La présidente: Lorsque je dis que cet amendement semble trop radical, c'est parce qu'il ne faut pas oublier qu'il y a un conseil des ministres qui négocie — qui siège et qui travaille. Si nous attendons la mise en application complète du Code canadien de sécurité dans chacune des provinces, il n'y aura jamais de norme unique. Nous voulons englober tout le processus.

Le sénateur Spivak: Je suis d'accord avec vous, madame la présidente. La question qui se pose est la suivante: Voulons-nous la mise en application du Code canadien de sécurité?

La présidente: Bien sûr que oui. Si nous le prévoyons dans le projet de loi, nous donnons pratiquement un ordre au Conseil des ministres et je ne pense pas que ce soit la bonne chose à faire.

Le sénateur Spivak: Je ne comprends pas l'approche du sénateur Finestone. Pourriez-vous me l'expliquer de nouveau, s'il vous plaît?

La présidente: Le sénateur Poulin a demandé à parler au sujet de l'amendement.

Le sénateur Poulin: Je crois que le sénateur Spivak met le doigt sur l'un des plus gros problèmes de notre pays. Lorsque la présidente s'exprime, elle le fait en tant qu'ancienne ministre provinciale. Il s'agit d'une compétence partagée; cela place les législateurs fédéraux dans une situation très délicate.

Le sénateur Spivak: C'est tout à fait comme la Loi canadienne sur la santé, qui est une norme nationale même si la santé relève de la compétence des provinces.

Le sénateur Poulin: Je comprends ce que vous essayez de faire.

Le sénateur Spivak: Je sais de quoi il s'agit. Nous attendons depuis 1987, et certaines parties importantes n'ont toujours pas été mises en oeuvre. Certaines provinces affirment qu'elles ne les mettront jamais en application.

Je crois que de très gros trains routiers circulent sur les routes de la Saskatchewan ou du Manitoba. Les routes ne peuvent supporter de tels véhicules. Nous investissons dans le réseau routier sous forme de subventions. Honnêtement, je préférerais que nous éliminions les taxes imposées aux chemins de fer, mais il s'agit là d'un autre sujet.

La présidente: Je crois que l'approche dont nous discutons est délicate. Nous sommes en train de dire au ministre fédéral des Transports comment traiter avec ses homologues provinciaux.

Le sénateur Spivak: Je comprends cela.

La présidente: Il s'agit d'un sujet très délicat.

Le sénateur Spivak: Parfois, des mesures énergiques s'avèrent nécessaires.

The Chairman: I know how you feel about it. I will give the floor to Senator Finestone and then we will go on.

Senator Finestone: Madam Chairman, this is the first time I have dealt with legislation per se in the Senate. Thus, I have just learned something. I can make an amendment at third reading.

I am told that the appropriate place to locate the amendment, if it is received favourably and if it fits into the context of the bill, would be under clause 9.

My thought was to do it by way of the Governor in Council. With the new rules under the social security business you need to have at least six provinces agreeing with what you are doing. They are working with the council of ministers. The council of ministers must be satisfied with the hours of work and rest, with the way they have loaded the truck, the bill of lading and numerous other things in order to give this "certificate of fitness." I thought it went beyond a certificate of fitness. I thought it went to other principles. The certificate of fitness does not say whether they loaded the truck properly. Safety fitness does not tell you if the driver has been respecting the hours of work and the hours of rest so that he is not suffering from extra fatigue and may have a dreadful accident on the highway.

I did not think this was the place for that. I gather that my concerns, which I realized only yesterday, were not transmitted in an effective way to the people who came to draft this. Maybe you will tell me who your drafter was and I can take my concern to your drafter.

Senator Spivak: No, it is the legal counsel, the law clerk.

Senator Finestone: I have to go to the law clerk. It goes beyond section 9, because section 9 does not cover the other issues.

The Chairman: It is very sensitive. I do not think it will help the Minister of Transport with the Council of Ministers. I do not think we will implement one safety standard if we wait until every province implements safety standards.

Senator Finestone: Madam Chair, my intent is not to stop the implementation of this bill tomorrow morning. The intent is that federal jurisdiction will prevail until such time as each province is prepared to sign on with what is found in this document. If they do not sign on, then this rule will prevail. When they sign on, then it is their responsibility.

If P.E.I. signs on and Nova Scotia does not, there will have to be the same even playing field because the law is the same in both provinces irrespective of who has signed on and who has not. I do not know if that makes sense, but that is what made sense in the electronic commerce bill.

The Chairman: I will call the vote anyway.

La présidente: Je connais votre sentiment. Je vais céder la parole au sénateur Finestone, et nous poursuivrons par la suite.

Le sénateur Finestone: Madame la présidente, c'est la première fois que j'étudie une mesure législative émanant du Sénat. Je viens d'apprendre que je peux proposer un amendement à l'étape de la troisième lecture.

On m'a dit que, si mon amendement était bien reçu et qu'il s'inscrivait dans le contexte du projet de loi, il vaudrait mieux l'ajouter à l'article 9.

J'avais pensé procéder par l'entremise du gouverneur en conseil. Selon les nouvelles règles en matière de sécurité sociale, il faut obtenir l'accord d'au moins six provinces. Les autorités provinciales travaillent conjointement avec le Conseil des ministres. Celui-ci doit être satisfait des heures de travail et de repos, de la façon dont le camion a été chargé, du connaissance et de bien d'autres éléments afin de pouvoir accorder un certificat d'aptitude à la sécurité. Je croyais qu'on ne s'en tenait pas seulement à un tel certificat. Je croyais que d'autres principes entraient en jeu. Le certificat d'aptitude ne précise pas si le camion a été chargé correctement. L'obtention d'un certificat d'aptitude à la sécurité ne garantit pas que le conducteur respecte les heures de travail et de repos pour éviter l'épuisement et le risque de subir un grave accident de la route.

Je ne pense pas que c'était l'endroit indiqué. Je me suis rendu compte seulement hier que mes préoccupations n'avaient pas été transmises de façon efficace au rédacteur. Peut-être pourriez-vous me donner le nom du rédacteur afin que je puisse lui faire part de mes préoccupations.

Le sénateur Spivak: Non, c'est le conseiller juridique, le juriste.

Le sénateur Finestone: Je dois m'adresser au juriste. Mon amendement va au-delà de l'article 9, qui n'englobe pas les autres points.

La présidente: C'est très délicat. Je ne crois pas que l'amendement aidera le ministre des Transports à négocier avec le Conseil des ministres. Nous n'appliquerons jamais une norme unique de sécurité si nous attendons que chaque province mette en place ses propres normes de sécurité.

Le sénateur Finestone: Madame la présidente, mon intention n'est pas de mettre immédiatement un frein à l'application du projet de loi, mais plutôt de faire en sorte que la loi fédérale prévale jusqu'à ce que toutes les provinces soient disposées à l'accepter. Si elles ne l'acceptent pas, c'est cette règle qui s'appliquera. Quand elles auront donné leur accord, ce sera leur responsabilité.

Si l'Île-du-Prince-Édouard donne son accord et que la Nouvelle-Écosse ne le donne pas, il faudra harmoniser les règles du jeu, car la loi est la même pour les deux provinces, qu'elles aient donné ou non leur accord. Je ne sais pas si cela est sensé, mais ce l'était dans le cas du projet de loi sur le commerce électronique.

La présidente: Je vais demander le vote quand même.

Senator Finestone: How do you object in this structure? If I object now, am I allowed to bring in an amendment?

The Chairman: Sure, in the house.

Senator Spivak: That will give us a chance to think about it.

Senator Kinsella: I would like to speak in favour of Senator Spivak's motion, but from the perspective of a tactical consideration, rather than from the substantive argument she is making.

As I listen to the debate here, it seems that all honourable senators are in agreement and have the same objective. The question becomes, how do we achieve the objectives within the context of this bill?

I draw our attention to the fact that this is an S-bill. It is a government bill, but started in the Senate. It means that it will be subjected to very careful study in the other place. If the Senators are concerned with the principle that they have just been articulating and are not sure which way to have it captured, then the amendment that Senator Spivak has brought forward might be considered by many senators to be draconian. However, from a tactical consideration, it will draw attention. If it is accepted by the whole Senate, with the amendment contained therein, there will be an opportunity, when it goes to the other place, to take it out if it is considered not workable.

You are armed with a good principle. It seems to me, it is incumbent not to abandon the principle. Someone might have a better idea than Senator Spivak's amendment.

Senator Spivak: There might be a better idea. If this is not accepted here, can it be attacked again in the house, or not?

The Chairman: At third reading, it can be.

Senator Spivak: That is all I can say. I like Senator Kinsella's approach.

Senator Finestone: We may put our Chairman in a difficult spot.

The Chairman: I think Senator Kinsella has a high regard for what is being done in the other place. I would not say they scrutinize the bills as much as we do here. I count on us to do something, but not in the other place.

Senator Sparrow: Perhaps you can answer the question to make it clear to me. If the minister is not satisfied with the cooperation or the participation of the province, the minister has the power to withdraw the allowance of the provinces to act, and the federal government can therefore act.

Senator Spivak: Where is that?

Mr. Brennan: I believe clause 9, on page 4, where the minister can withdraw the authority of the provincial government from issuing.

Senator Spivak: That might be where you should put an amendment.

Le sénateur Finestone: Comment est-il possible de s'opposer? Si je m'oppose maintenant, ai-je le droit de proposer un amendement?

La présidente: Oui, en chambre.

Le sénateur Spivak: Cela nous donnera l'occasion d'y réfléchir.

Le sénateur Kinsella: Je voudrais prendre la parole en faveur de la motion du sénateur Spivak, mais d'un point de vue tactique, plutôt que de la perspective de l'argument substantiel qu'elle fait valoir.

En écoutant le débat, il m'apparaît que tous les honorables sénateurs sont d'accord et visent les mêmes objectifs. La question est de savoir comment les atteindre dans le contexte du projet de loi.

J'attire notre attention sur le fait qu'il s'agit d'un projet de loi du Sénat. Il s'agit d'une mesure du gouvernement, mais elle a été amorcée au Sénat. Cela signifie qu'elle sera soigneusement étudiée par l'autre endroit. Si les sénateurs sont préoccupés par le principe qu'ils viennent d'énoncer et qu'ils ne sont pas certains de la façon de le présenter, alors l'amendement proposé par le sénateur Spivak pourrait être considéré par de nombreux sénateurs comme étant draconien. Cependant, d'un point de vue tactique, il attirera l'attention. Si le projet de loi est accepté par l'ensemble du Sénat, avec cet amendement, l'autre endroit aura l'occasion de supprimer celui-ci s'il est jugé inapplicable.

Le principe est bon, et il me paraît important de ne pas l'abandonner. Quelqu'un pourrait avoir une meilleure proposition d'amendement que le sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: Il peut en avoir une meilleure. Si l'amendement n'est pas accepté au Sénat, peut-il être proposé de nouveau en chambre?

La présidente: Il peut l'être à l'étape de la troisième lecture.

Le sénateur Spivak: C'est tout ce que je peux dire. J'aime l'approche du sénateur Kinsella.

Le sénateur Finestone: Nous risquons de placer notre présidente dans une situation difficile.

La présidente: Je crois que le sénateur Kinsella a beaucoup d'estime pour le travail qu'accomplit l'autre endroit. Je ne dirais pas qu'il examine les projets de loi aussi minutieusement que nous. Je compte sur nous pour faire quelque chose, mais pas sur l'autre endroit.

Le sénateur Sparrow: Peut-être pouvez-vous répondre à une question afin de m'éclairer. Si le ministre n'est pas satisfait de la coopération ou de la participation d'une province, il peut lui retirer son pouvoir de délivrer des certificats, et c'est le gouvernement fédéral qui exercera ce pouvoir.

Le sénateur Spivak: Où cela se trouve-t-il?

M. Brennan: Je crois que c'est à l'article 9, à la page 4.

Le sénateur Spivak: C'est sans doute là qu'un amendement devrait être apporté.

Senator Finestone: That is what I was asking just now.

Senator Spivak: Unfortunately, Senator Kinsella has to leave.

That is where you might want to put the amendments. Madam Chairman, you want to deal with this tonight. That can be done in the House.

The Chairman: You will still have third reading.

Senator Sparrow: We know the difficulty in getting an amendment made in third reading. If an amendment is to be made, it is much easier done here than in the house itself.

Senator Spivak: If that will strengthen it, I will be happy if it means that we will have a National Safety Code in every province.

Senator Sparrow: It seems to me that in section 9, with the exceptions allowable, the minister can in fact enforce the act on the provinces. What this amendment is doing is to force them to do that, rather than delaying the process of negotiations. It gives the minister probably a greater threat and a greater reason for implementing the provisions of the act.

Senator Spivak: They can blame the Senate.

Senator Sparrow: Basically, those would be my comments.

The Chairman: You are talking about clause 9?

Senator Sparrow: Clause 9 gives the power to the minister. Senator Spivak's amendment at the end insists that either they have an agreement or they enforce the federal act.

The Chairman: Is it not redundant?

Senator Sparrow: No, it is not redundant because we can go on negotiating forever with a province that will not conform to this bill. This amendment can force the minister, if the provinces do not conform, to institute the provisions in any event, or withdraw the permission for the province to do the job.

Senator Spivak: I may suggest, Madam Chair, if you are at all hesitant, that perhaps we should give senators a chance to think about it until next week, unless you are absolutely determined to have it today. It is okay with me.

The Chairman: We have many bills to take care of here in committee. We have already scheduled meetings twice a week, because we have too much work to do. I would not want to push the adoption of Bill S-3, but we have so many bills to deal with before the end of the session that I do not think we should delay it. It would be better for us to adopt it tonight.

Senator Sparrow: Let us reverse the process then. Let us adopt the amendment and then we can bring in a provision under third reading to do away with the amendment if necessary.

The Chairman: You know what happens on third reading. You just said that.

Le sénateur Finestone: C'est la question que je viens de poser.

Le sénateur Spivak: Malheureusement, le sénateur Kinsella doit nous quitter.

C'est là qu'un amendement pourrait être apporté. Madame la présidente, vous voulez adopter le projet de loi ce soir. Cela peut être fait en Chambre.

La présidente: Vous aurez encore l'étape de la troisième lecture.

Le sénateur Sparrow: Nous savons qu'il est difficile de faire apporter un amendement à l'étape de la troisième lecture. Il est beaucoup plus facile de le faire ici qu'en Chambre.

Le sénateur Spivak: Si cela contribue à renforcer le projet de loi et signifie que chaque province appliquera le Code canadien de sécurité, j'en serais heureuse.

Le sénateur Sparrow: Il me semble que selon l'article 9, sauf dans les cas d'exception, le ministre peut en fait forcer l'application de la loi dans les provinces. L'amendement vise à forcer les provinces à appliquer la loi, plutôt qu'à les laisser retarder le processus de négociation. Cela donne probablement au ministre une plus grande influence et une meilleure raison de mettre en oeuvre les dispositions de la loi.

Le sénateur Spivak: Elles peuvent blâmer le Sénat.

Le sénateur Sparrow: Ce sont là mes commentaires.

La présidente: Parlez-vous de l'article 9?

Le sénateur Sparrow: L'article 9 confère le pouvoir au ministre. L'amendement proposé par le sénateur Spivak met l'accent en dernier lieu sur le fait qu'il doit y avoir un accord ou qu'il faut mettre en application la loi fédérale.

La présidente: N'est-ce pas redondant?

Le sénateur Sparrow: Non, ce n'est pas redondant, car nous pouvons négocier indéfiniment avec une province qui ne respectera pas le projet de loi. Cet amendement peut forcer le ministre, si les provinces ne se conforment pas à la loi, à faire appliquer les dispositions ou à retirer aux provinces l'autorisation de s'acquitter de la tâche.

Le sénateur Spivak: Si vous hésitez, madame la présidente, peut-être devrions-nous permettre aux sénateurs de réfléchir jusqu'à la semaine prochaine, à moins que vous teniez absolument à adopter la mesure aujourd'hui. Cela ne me pose pas de problème.

La présidente: Nous avons beaucoup de projets de loi à examiner en comité. Nous avons déjà prévu des séances deux fois par semaine, car nous avons trop de travail à faire. Je ne veux pas presser l'adoption du projet de loi S-3, mais nous avons tellement de mesures à examiner avant la fin de la session que nous ne devrions pas retarder les choses. Il vaudrait mieux l'adopter ce soir.

Le sénateur Sparrow: Renversons le processus. Adoptons l'amendement, et nous pourrions ensuite l'éliminer à l'étape de la troisième lecture si nécessaire.

La présidente: Vous savez ce qui se passe à l'étape de la troisième lecture. Vous venez de le dire.

Senator Sparrow: My concern is the safety within the whole context.

The Chairman: I would not rely on third reading.

Senator Finestone: In the same vein as the tactics that were outlined, could we say something to the effect that this act shall be in force across this country until such time as each province adopts similar legislation?

“Substantially similar” is the term I have heard used. Can we use “substantially similar legislation” to give national predominance?

The Chairman: Again, I want to stress the importance of the Council of Ministers and their negotiating process. I do not think we should interfere with that.

Senator Finestone: I do not want to interfere with that.

The Chairman: That is why I say this is a draconian amendment.

Senator Spivak: I think I understand Senator Finestone. She is not saying that we are interfering or that they should not negotiate. She is saying that they have it had since 1987; they should hurry up. This change will not stop the act from being enforced, I think. I do not know how to phrase it.

Senator Finestone: I will try to bring my amendment in on third reading. I do not have it prepared. It is not fair to hold everyone up. Besides, all those artists are waiting for you.

The Chairman: Shall Senator Spivak's amendment carry?

Senator Spivak: Obviously not.

The Chairman: Shall clause 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Is it agreed that this bill be adopted as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

We also have written observations that are being distributed to you. We discussed this during our various meetings. These are comments about Bill S-3 that we want the Minister to read and to take into account.

Le sénateur Sparrow: Ce qui me préoccupe, c'est la sécurité.

La présidente: Je ne compterais pas sur l'étape de la troisième lecture.

Le sénateur Finestone: Dans le cadre des tactiques qui ont été énoncées, pourrions-nous inclure un énoncé indiquant que la loi doit être mise en application à l'échelle du pays jusqu'à ce que chaque province ait adopté une loi similaire?

Le terme qui a été employé est «considérablement similaire». Pouvons-nous utiliser «loi considérablement similaire» afin de donner la priorité à la loi fédérale?

La présidente: Je veux à nouveau insister sur l'importance du Conseil des ministres et de leur processus de négociation. Je crois que nous devrions rester à l'écart de cela.

Le sénateur Finestone: C'est mon intention.

La présidente: C'est pourquoi je dis qu'il s'agit d'un amendement draconien.

Le sénateur Spivak: Je crois que je comprends le sénateur Finestone. Elle ne dit pas que nous nous trouvons à intervenir ni que les provinces ne devraient pas négocier. Elle dit que celles-ci ont eu depuis 1987, et qu'elles devraient se dépêcher. À mon avis, ce changement n'empêchera pas la loi d'être mise en application. Je ne sais pas quelle formulation employer.

Le sénateur Finestone: Je vais essayer de proposer mon amendement à l'étape de la troisième lecture. Il n'est pas prêt. Ce n'est pas juste de faire attendre tout le monde. Après tout, tous ces artistes vous attendent.

La présidente: L'amendement du sénateur Spivak est-il adopté?

Le sénateur Spivak: De toute évidence, non.

La présidente: L'article 13 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté.

Nous avons aussi rédigé des observations qui sont en train de vous être distribuées. Nous en avons discuté au cours de nos diverses séances. Il s'agit de commentaires à propos du projet de loi S-3 dont nous voulons que le ministre prenne connaissance et tienne compte.

It states:

In considering this bill, the Committee heard from a number of witnesses, including the Minister of Transport, several organizations representing different direct interests in highway transportation, from shipper groups, from Transport Canada officers, and from an individual who had worked as a truck-driver.

I think that sums up the people who we met here.

The purpose of Bill S-3 is to shift the Motor Vehicle Transport Act from its previous focus on economic regulatory matters to one of safety. Generally, the responsibilities for extra provincial road transport remain delegated to the provinces as before, but safety certificates issued as a requirement for the carriers involved will depend on a certain level of compliance with the National Safety Code, the 15 part standard governing a number of commercial vehicle operational matters that has been drawn up jointly between the provinces, the territories and the federal government.

The Committee is concerned that the time frame for the implementation of the standards in this code is falling short of what some provinces had promised to do. Although the bill contains measures to encourage provinces to be vigilant in this matter, things are clearly falling behind schedule. This concern is reflected in amendments which the committee has made to the bill. One calls for annual reports of commercial vehicle accident statistics to be made by the Minister to Parliament. The other calls for the results of the four year mandatory review of the new act also to be brought directly to the attention of Parliamentarians.

The Committee heard much concern about the matter of hours of service or, put in its simplest terms, the rules which govern how long a truck driver can stay behind the wheel without getting some rest. Added to this were some practical concerns about night driving, excessive waiting times for loading and unloading, and general worries about working conditions. Some of these concerns will be matters to be covered under new or revised regulations under this bill. To the extent that they are, this committee urges the government to examine all proposed regulations most meticulously with a view to ensuring not only that they contribute as much to safety as can reasonably be expected, but that they are also as consistent as possible with fostering a fair, tolerant and safe work environment.

Senator Spivak: Unfortunately, I have to leave shortly to be on a committee. May I comment? I do not think that the committee is concerned about the time frame, et cetera. That is very mild. I think we should say that since 1987 we have been awaiting the implementation of the National Safety Code.

The Chairman: To which paragraph are you referring?

Le document se lit comme suit:

À l'étude du projet de loi, le comité a entendu quelques témoins dont le ministre des Transports, des représentants de plusieurs organisations ayant des intérêts directs dans le transport routier, des groupes d'expéditeurs, les fonctionnaires de Transports Canada et un particulier ayant travaillé comme camionneur.

Cet paragraphe donne un résumé des personnes que nous avons rencontrées.

Le S-3 a pour but de substituer la sécurité aux aspects réglementaires économiques comme thème central de la Loi sur les transports routiers. D'une façon générale, les responsabilités concernant le transport routier extra-provincial continuent d'incomber aux provinces, mais la délivrance des certificats de sécurité imposés aux transporteurs en cause dépendra d'un niveau approprié de conformité au Code canadien de sécurité, norme en 15 parties régissant certains aspects du fonctionnement des véhicules commerciaux élaborée conjointement par les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral.

Le comité s'inquiète que le calendrier de mise en oeuvre des normes du code est moins exigeant que ce que certaines provinces avaient promis de faire. Même si le projet contient des mesures visant à encourager la vigilance des provinces, il est évident que l'échéancier n'est pas respecté. Le comité a d'ailleurs pour cette raison apporté des amendements au projet de loi. Le premier prévoit la présentation, par le ministre au Parlement, de rapports annuels sur les statistiques d'accidents des véhicules commerciaux et l'autre réclame que les résultats de l'examen de la nouvelle loi après quatre ans d'application soient eux aussi portés directement à l'attention des parlementaires.

Le comité a entendu beaucoup de commentaires inquiets sur les heures de service ou, plus simplement, sur les règles déterminant combien de temps un camionneur peut rester au volant sans se reposer. On se préoccupe également d'aspects pratiques comme la conduite de nuit, les attentes excessives lors du chargement et du déchargement et les conditions de travail en général. Plusieurs de ces points seront couverts par les dispositions réglementaires nouvelles ou révisées, prises en vertu de l'éventuelle loi. Néanmoins, le comité exhorte le gouvernement à examiner très minutieusement tous les règlements proposés, afin de veiller non seulement à ce qu'ils renforcent la sécurité dans la mesure du possible, mais aussi qu'ils favorisent au maximum un milieu de travail équitable, tolérant et sécuritaire.

Le sénateur Spivak: Malheureusement, je dois quitter bientôt pour siéger à un autre comité. Puis-je faire un commentaire? Je ne pense pas qu'il suffise de dire que le comité est préoccupé par le calendrier de mise en oeuvre. Cet énoncé n'est pas assez fort. Je crois que nous devrions dire que nous attendons depuis 1987 la mise en oeuvre du Code canadien de sécurité.

La présidente: De quel paragraphe parlez-vous?

Senator Spivak: I refer to Paragraph 3. It would be easy to stipulate how much. Perhaps the researcher could do that because it is very little.

The other thing is with regard to hours of service. I would like to see — and I do not know whether you all agree — a specific reference to 84 hours being a standard that the Canadian public would not approve. That is in the last part.

The Chairman: Where do you get the 84 hours?

Senator Spivak: The committee heard much concern about hours of service. The number 84 is being proposed.

Senator Finestone: Yes, that is after studies in the United States and Canada.

The Chairman: You want to mention it here?

Senator Spivak: Yes, because it is being ignored.

Senator Finestone: On the other hand, Madam Chairman, the witnesses who told us about the study indicated that Canada had longer hours than the United States because of our geography. Towns and cities are farther apart. That is what I read. You do not want a driver who is way up north to say, after 70 hours, that he must find a city.

Senator Spivak: As the court says, justice does not care about cost.

Frankly, that is the single most dangerous thing on the road — fatigued drivers. We ought not to allow our standard to be ten hours longer than the United States, no matter what our geography is.

The Chairman: We can add something but we should not refer to a specific number.

Senator Spivak: That is up to you. I just want to make our objection stronger.

The Chairman: Senators, any other observations? The observations reflect the discussions we have had here.

Senator Finestone: This is very well drafted. I have two concerns. In the second line of the second paragraph, you talk about moving from a previous focus on economic and regulatory matters to a focus on safety. I think that is fantastic.

You say that responsibilities for extra-provincial road transport generally remain with the provinces as before. I thought we said that the federal government still has responsibility for interprovincial and cross-border. Am I wrong?

Mr. Brennan: The administration and day-to-day checking of drivers and loads and licences are all done by the provincial governments on behalf of the federal government. They will also check their own things for internal provincial movements as well; otherwise you would end up with two tiers running everything.

Le sénateur Spivak: Je parle du troisième paragraphe. Il serait facile d'indiquer à quel point cela nous préoccupe. Peut-être que l'agent de recherche pourrait s'en charger, car c'est très simple.

L'autre point concerne les heures de service. J'aimerais qu'on me prouve — et je ne sais pas si vous serez tous d'accord — que la population canadienne n'approuverait pas une norme de 84 heures. C'est dans la dernière partie.

La présidente: Où voyez-vous ce chiffre de 84 heures?

Le sénateur Spivak: Le comité a entendu beaucoup de préoccupations à propos des heures de service. Le nombre proposé est 84 heures.

Le sénateur Finestone: Oui, ce nombre d'heures a été proposé d'après des études menées aux États-Unis et au Canada.

La présidente: Vous voulez qu'on l'inscrive dans le document?

Le sénateur Spivak: Oui, parce qu'on en fait abstraction.

Le sénateur Finestone: D'un autre côté, madame la présidente, les témoins qui nous ont parlé de ces études nous ont signalé que les heures étaient plus longues au Canada qu'aux États-Unis en raison de notre géographie. La distance entre les villes est plus grande. C'est ce que j'ai lu. Un conducteur qui circule très au nord ne peut pas toujours trouver une ville où s'arrêter après 70 heures.

Le sénateur Spivak: Comme les tribunaux le disent, la justice ne se préoccupe pas des coûts.

Honnêtement, la fatigue des conducteurs constitue l'élément le plus dangereux sur nos routes. Notre norme ne devrait pas excéder de 10 heures celle des États-Unis, peu importe notre géographie.

La présidente: Nous pouvons ajouter quelque chose, mais nous ne devrions pas préciser un nombre.

Le sénateur Spivak: C'est à vous de décider. Je veux simplement renforcer notre objection.

La présidente: Les sénateurs ont-ils d'autres observations à formuler? Les commentaires que nous présentons témoignent des discussions que nous avons tenues ici.

Le sénateur Finestone: Le document est très bien rédigé. J'ai deux observations à formuler. À la deuxième ligne du second paragraphe, vous parlez de substituer la sécurité aux aspects réglementaires économiques comme thème central de la Loi sur les transports routiers. Je crois que c'est fantastique.

Vous dites que la responsabilité concernant le transport routier extra-provincial continue d'incomber aux provinces. Je croyais que nous avions dit que le gouvernement fédéral assumait encore la responsabilité du transport routier interprovincial et transfrontalier. Ai-je tort?

M. Brennan: L'administration et la vérification quotidienne des conducteurs, des charges et des permis sont effectuées par les gouvernements provinciaux au nom du gouvernement fédéral. Ces derniers vérifient aussi le respect de leurs propres règles en matière de transport intraprovincial. Cette façon de procéder permet d'éviter le dédoublement.

Senator Finestone: The federal government, you are saying, has delegated authority to the provinces, but therefore it falls under the safety code of Canada that we have adopted. Is that right?

Mr. Brennan: The safety code has been put together from the various regulations that exist in all the provinces to get the best coverage and to create an umbrella that covers the whole country.

Senator Sparrow: It does not necessarily cover the whole country. It is different in some provinces.

Mr. Brennan: Certain provinces implement the code in different ways. Weight limits may differ.

The Chairman: We gave them the powers to do it.

Senator Finestone: You say that is right. The extra-provincial trucking standards should be the same; either we have them or we do not have them.

Can we add, at the bottom, that we are very concerned that the national standards be adopted by all the provinces to provide consistency across the land?

The Chairman: We would not need the amendment then. We can add it to the observations.

Senator Finestone: We should reinforce that broad safety concern.

The Chairman: Is it agreed that I report this bill as amended and with observations?

Hon. Senators: Yes.

The Chairman: Agreed.

Our next meeting is on May 8 at 9:30. Senator Finestone will be our witness on Bill S-7 next week.

The committee adjourned.

Le sénateur Finestone: Comme vous l'expliquez, le gouvernement fédéral a délégué aux provinces une autorité, mais c'est le code de sécurité du Canada que nous avons adopté qui est suivi. Est-ce exact?

M. Brennan: Le code de sécurité a été élaboré à partir de la réglementation qui existe dans chacune des provinces afin qu'il soit le plus complet possible et qu'il s'applique à l'ensemble du pays.

Le sénateur Sparrow: Il ne s'applique pas nécessairement à l'ensemble du pays. Certains éléments sont différents dans certaines provinces.

M. Brennan: Certaines provinces mettent le code en application d'une façon différente. Les limites de poids peuvent varier.

La présidente: Nous avons donné aux provinces le pouvoir de le faire.

Le sénateur Finestone: Vous dites que c'est exact. Les normes régissant le transport par camion extra-provincial devraient être identiques; soit nous en avons, soit nous n'en avons pas.

Pouvons-nous ajouter, à la fin, que nous tenons beaucoup à ce que les normes nationales soient adoptées par toutes les provinces afin d'assurer l'uniformité à l'échelle du pays?

La présidente: L'amendement ne serait alors pas nécessaire. Nous pouvons l'ajouter aux observations.

Le sénateur Finestone: Nous devrions renforcer la préoccupation à l'égard de la sécurité globale.

La présidente: Puis-je faire rapport du projet de loi avec les amendements et les observations?

Des voix: Oui.

La présidente: D'accord.

Notre prochaine séance aura lieu le 8 mai à 9 h 30. Le sénateur Finestone sera notre témoin au sujet du projet de loi S-7 que nous étudierons la semaine prochaine.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Tuesday, April 24, 2001

As an individual:

Peter Turner.

Wednesday, May 2, 2001

From the Department of Transport Canada:

Elizabeth McNab, Counsel, Legal Services.

Le mardi 24 avril 2001

À titre personnel:

Peter Turner.

Le mercredi 2 mai 2001

Du ministère des Transports du Canada:

Elizabeth McNab, avocate, Services juridiques.



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Tuesday, May 8, 2001
Wednesday, May 9, 2001

Issue No. 7

First and second meetings on:
Bill S-7, An Act to amend the
Broadcasting Act

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mardi 8 mai 2001
Le mercredi 9 mai 2001

Fascicule n° 7

Première et deuxième réunions concernant:
Le projet de loi S-7, Loi modifiant
la Loi sur la radiodiffusion

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Gill
Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, P.C.	(or Kinsella)
(or Robichaud, P.C.)	Morin
Eyton	Rompkey, P.C.
Finestone, P.C.	Spivak
Fitzpatrick	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Forrestall was substituted for that of the Honourable Senator Kinsella (*May 3, 2001*).

The name of the Honourable Senator Rompkey, P.C. was substituted for that of the Honourable Senator Maheu (*May 3, 2001*).

The name of the Honourable Senator Fitzpatrick was substituted for that of the Honourable Senator De Bané, P.C. (*May 3, 2001*).

The name of the Honourable Senator Callbeck was substituted for that of the Honourable Senator Hubley (*May 3, 2001*).

The name of the Honourable Senator Setlakwe was substituted for that of the Honourable Senator Poulin (*May 3, 2001*).

The name of the Honourable Senator Morin was substituted for that of the Honourable Senator Sparrow (*May 3, 2001*).

The name of the Honourable Senator Milne was substituted for that of the Honourable Senator Callbeck (*May 7, 2001*).

The name of the Honourable Senator Callbeck was substituted for that of the Honourable Senator Milne (*May 9, 2001*).

The name of the Honourable Senator Setlakwe was substituted for substitution pending (*May 9, 2001*).

The name of the Honourable Senator Gill was added to the committee (*May 9, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gill
Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Robichaud, c.p.)	Morin
Eyton	Rompkey, c.p.
Finestone, c.p.	Spivak
Fitzpatrick	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Forrestall est substitué à celui de l'honorable sénateur Kinsella (*le 3 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Rompkey, c.p. est substitué à celui de l'honorable sénateur Maheu (*le 3 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Fitzpatrick est substitué à celui de l'honorable sénateur De Bané, c.p. (*le 3 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Callbeck est substitué à celui de l'honorable sénateur Hubley (*le 3 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Setlakwe est substitué à celui de l'honorable sénateur Poulin (*le 3 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Morin est substitué à celui de l'honorable sénateur Sparrow (*le 3 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Milne est substitué à celui de l'honorable sénateur Callbeck (*le 7 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Callbeck est substitué à celui de l'honorable sénateur Milne (*le 9 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Setlakwe est substitué à celui d'un remplaçant à venir (*le 9 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Gill est ajouté au comité (*le 9 mai 2001*).

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, on Wednesday, February 7, 2001:

The Honourable Senator Kinsella, moved, seconded by the Honourable Senator Gauthier:

That the Bill S-7, An Act to amend the Broadcasting Act, be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications, if and when that Committee is established.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 7 février 2001:

L'honorable sénateur Kinsella, propose, appuyé par l'honorable sénateur Gauthier:

Que le projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion, soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications, si et quand ce comité sera constitué.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate,

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 8, 2001

(9)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Finestone, P.C., Fitzpatrick, Forrestall and Milne (5).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the committee proceeded to study Bill S-7.

WITNESS:

The Honourable Sheila Finestone, P.C.

The witness made a presentation and answered questions.

At 10:20 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 8 mai 2001

(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Finestone, c.p., Fitzpatrick, Forrestall et Milne (5).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité procède à l'étude du projet de loi S-7.

TÉMOIN:

L'honorable Sheila Finestone, c.p.

Le témoin fait un exposé et répond aux questions.

À 10 h 20, il est convenu de lever la séance jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Wednesday, May 9, 2001

(10)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:00 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Finestone, P.C., Fitzpatrick, Forrestall and Morin (5).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the Committee proceeded to study Bill S-7.

WITNESSES:

From Action-Réseau Québec:

Jean Sébastien, délégué.

From the Public Interest Advocacy Centre:

Michael Janigan, Executive Director.

The witnesses made a presentation and answered questions.

Action-Réseau Québec and the Public Interest Advocacy Centre submitted a brief.

OTTAWA, le mercredi 9 mai 2001

(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 heures, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Finestone, c.p., Fitzpatrick, Forrestall et Morin (5).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité procède à l'étude du projet de loi S-7.

TÉMOINS:

D'Action-Réseau Québec:

Jean Sébastien, délégué.

Du Centre pour la défense de l'intérêt public:

Michael Janigan, directeur exécutif.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

Action-Réseau Québec et le Centre pour la défense de l'intérêt public déposent un mémoire.

At 7:35 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

À 19 h 35, il est convenu de suspendre la séance jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 8, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-7, to amend the Broadcasting Act, met this day at 9:35 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Today we will discuss Bill S-7, to amend the Broadcasting Act. We are pleased to have appearing before the committee the Honourable Sheila Finestone, P.C., the sponsor of the bill.

Please proceed.

Honourable Sheila Finestone: Thank you very much for the invitation to appear on the amendment to the CRTC act. I appreciate the presence of my colleagues.

The purpose of Bill S-7 is to amend the Broadcasting Act. The summary of Bill S-7 states that this enactment amends the Broadcasting Act in order to enable the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission to make regulations establishing criteria for the awarding of intervenor costs.

The Telecommunications Act presently has a procedure for awarding costs. This procedure is defined under its rules of procedure. Under the existing rules of procedure of the Broadcasting Act, there is no section for cost awards. Cost awards are clearly defined by the CRTC under its rules of procedure. The commission determines whether the intervention was worthy of consideration for such a cost award. Intervenors also have a right to request an exemption when presenting before the CRTC.

Second, this bill affects the Canadian Association of Broadcasters members who are non-profit by their definition — though that is a different definition than you and I would normally use. The 600 members of the Canadian Association of Broadcasters include the large corporations with which we are familiar today. They represent a \$4-billion industry and they employ more than 30,000 Canadians. They invest close to \$1 billion per year, generating thousands of hours of Canadian programming. Most importantly, members of this industry touch the daily lives of all Canadians.

We can be proud of our broadcasters' efforts to promote Canadian content and to provide Canadian consumers with good programming. At the same time, there are undertakings and situations today that are far different than they were in the past. The world of broadcasting and telecommunication world is a world of convergence at this given time.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 8 mai 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été confiée l'étude du projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion, se réunit aujourd'hui à 9 h 35 pour examiner ledit projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Nous allons nous pencher aujourd'hui sur le projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion. Nous aurons le plaisir d'entendre l'honorable Sheila Finestone, P.C., la marraine du projet loi.

Sénateur Finestone, je vous cède dès maintenant la parole.

L'honorable Sheila Finestone: Merci beaucoup de m'avoir invitée à comparaître devant vous au sujet de la modification que je propose qu'on apporte à la loi régissant le CRTC. J'apprécie la présence de mes collègues.

Le projet de loi S-7 vise à modifier la Loi sur la radiodiffusion. Le sommaire du projet de loi mentionne que ce texte modifie la Loi sur la radiodiffusion afin de permettre au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes d'établir par règlement les critères d'attribution de frais à des intervenants à ses instances.

Alors que les règles de procédure découlant de la Loi sur les télécommunications prévoient déjà l'attribution de frais aux intervenants, rien n'est prévu en ce sens dans les règles de procédure de la Loi sur la radiodiffusion. Les règles de procédure du CRTC définissent clairement les critères d'attribution de tels frais. C'est au Conseil qu'il incombe de déterminer si l'intervention mérite l'attribution de frais. Les intervenants ont également le droit de demander une exemption quand ils comparaissent devant le CRTC.

Par ailleurs, ce projet de loi touche l'Association canadienne des radiodiffuseurs dont les membres sont, par définition, des organismes sans but lucratif — bien qu'il s'agisse là d'une définition différente de celle que vous et moi utiliserions normalement. Parmi les 600 membres de l'Association canadienne des radiodiffuseurs, il y a les grandes sociétés que nous connaissons bien aujourd'hui. Les entreprises de ce secteur représentent une industrie dont le chiffre d'affaires s'élève à 4 milliards de dollars et qui emploie plus de 30 000 Canadiens. Elles investissent près d'un milliard de dollars par an, ce qui permet la production de milliers d'heures de programmation canadienne. Et surtout, elles exercent une influence sur la vie quotidienne de tous les Canadiens.

Nous pouvons être fiers des efforts que déploient nos radiodiffuseurs pour promouvoir le contenu canadien et offrir aux consommateurs canadiens une programmation de qualité. Cela dit, les entreprises et les situations sont fort différentes aujourd'hui de ce qu'elles étaient autrefois. Les secteurs de la radiodiffusion et des télécommunications sont de nos jours de plus en plus convergents.

We must keep that important fact in mind because consumers are directly impacted by the decisions taken by the CRTC. It is hard to separate the telecommunications part of it from the broadcasting part.

Under telecommunications, intervenors who have shown knowledge and understanding and who bring substantial information to the hearing do get awards. Whereas people from the broadcasting side at the same time to speak to these converging issues, which are very much in the interest of consumers, do not get any kind of awards.

It is very expensive to come up against a \$4-billion industry that has \$1 billion in annual revenues. That industry has a raft of good, qualified lawyers. Meanwhile, presenters from organizations such as the Public Interest Advocacy Centre or the Consumers' Association of Canada may have difficulty finding the kind of finances that are required to intervene.

It is important to remember that there is tremendous consumer impact on hearings on the broadcasting side. In this era of transparency and openness, the voices of consumers should be heard. Their views should be considered if they bring significant information before the CRTC and the Commission judges that their views have been important in the hearing.

There is one significant area that requires further elaboration and it is this basis for the amendment that I am advancing. Consider the following: Under sections 56 and 57 of the Telecommunication Act, the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission, which I shall call the CRTC, has the power to compensate the organizations or individuals appearing before it during proceedings on telecommunications. Conversely, the Broadcasting Act does not envisage such provisions. Consequently, the CRTC has no power to either award costs or establish the criteria of awards under such an act.

This discrepancy between the two acts has created imbalances and inequalities. At CRTC broadcasting hearings, on the one hand, we have powerful and well-funded representation by corporations, while on the other hand the voice of the civil society is not heard. Substantive and effective participation by consumer organizations representing the interests of citizens is often hampered by financial limitations. I should qualify that to say they are heard but that they are not heard to the extent that they would like. There are financial implications that they cannot support, therefore they do not appear as often as they should in the interest of the consumer. You and I pay a monthly fee to our television and cable service people, and our voice should be heard. These imbalances and inequalities are inconsistent with our democratic system.

Nous devons garder cet important fait à l'esprit, car les consommateurs sont directement touchés par les décisions du CRTC. La ligne de démarcation entre les mandats de celui-ci en matière de télécommunications et de radiodiffusion respectivement est difficile à établir.

En matière de télécommunications, les intervenants qui sont en mesure de démontrer qu'ils connaissent bien et comprennent bien le dossier et qui apportent aux audiences des éléments d'information pertinents se voient attribuer des frais, alors qu'en matière de radiodiffusion, sur des questions pourtant convergentes et qui mettent sérieusement en cause les intérêts des consommateurs, les intervenants n'obtiennent aucun frais.

Il est très coûteux d'affronter une industrie qui a un chiffre d'affaires de 4 milliards de dollars et des revenus annuels d'un milliard de dollars et qui dispose d'une pléiade d'avocats habiles et qualifiés. Pendant ce temps, les porte-parole d'organismes comme le Centre pour la défense de l'intérêt public ou l'Association des consommateurs du Canada ont parfois du mal à trouver les fonds voulus pour être en mesure d'intervenir.

Il est important de se rappeler que l'opinion des consommateurs a un impact formidable sur les audiences concernant la radiodiffusion. En cette époque où la transparence et l'ouverture revêtent tant d'importance, il est impérieux que la voix des consommateurs soit entendue. Leurs vues doivent être prises en compte si elles apportent d'intéressants éléments d'information au CRTC et si le Conseil juge qu'elles sont utiles à ses audiences.

Je tiens à insister sur l'importance d'un certain aspect de la question, qui est d'ailleurs à la base de la modification que je propose qu'on apporte à la Loi sur la radiodiffusion. Aux termes des articles 56 et 57 de la Loi sur les télécommunications, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, que je vais appeler ici le CRTC, a le pouvoir d'accorder une compensation aux organisations ou aux particuliers qui comparaissent devant lui lors de ses instances sur les télécommunications. Par contre, la Loi sur la radiodiffusion ne contient pas de telle disposition, de sorte que le CRTC n'a le pouvoir ni d'attribuer des frais ni d'établir les critères d'attribution de tels frais en vertu de cette loi.

Cette divergence entre les deux lois a créé des déséquilibres et des inégalités. Aux audiences du CRTC sur la radiodiffusion, les représentants de sociétés puissantes et bien financées sont entendus, alors que la voix de la société civile ne l'est pas. Les organisations de consommateurs, qui représentent les intérêts des citoyens, sont souvent empêchées par des contraintes d'ordre financier de participer pleinement et efficacement à ces audiences. Plus précisément, ces organisations y sont entendues, mais elles ne le sont pas dans la mesure où elles le souhaiteraient. Elles ne comparaissent pas aussi souvent qu'elles le devraient dans l'intérêt des consommateurs, car elles n'ont pas les moyens financiers de le faire. Vous et moi payons des frais mensuels pour les services de télévision et de câblodistribution, et notre voix devrait être entendue. Ces déséquilibres et inégalités ne sont pas normales dans notre régime démocratique.

Why is it essential to amend the Broadcasting Act? This amendment will bring the Broadcasting Act into concordance with the Telecommunications Act, and it will bring into symmetry and balance both acts. Thus, the consumer will be fairly and equally treated in all proceedings before the commission whether conducted under the Broadcasting Act or the Telecommunications Act. With rapid changes in technology, there is a blurring between broadcasting and telecommunications per se. It is hard to distinguish where one begins and the other ends.

This amendment will be beneficial to the Canadian public, as costs awards will allow consumers and public interest groups to represent effectively the interests of citizens in broadcasting and cable television policy, and regulatory proceedings. The pass-through costs awarded are passed on to the consumer as monthly payments for their subscription to television services, Web and international services. Consumers should be allowed to express their opinion.

This amendment is strongly supported by consumer groups across Canada, as they are aware that it is important that corporations and consumer groups both be present and have equal representation under the Broadcasting Act. Many of these issues touch them and determine the cost of their subscription. It is also good for business plans, so we are talking about both the consumer and corporate business.

This amendment does not affect the existing CRTC rules of procedure for cost awards. Under the existing rules, any party may ask the CRTC for an exemption to pay intervenor costs based upon a valid rationale. The CRTC will examine requests on an individual basis, and if it judges that there are sufficient grounds, it will grant the exemption. As well, the CRTC will examine intervention requests and judge whether the input is relevant to the case and helpful to the process, in which case it will grant the award. The criteria for evaluations are already established in the Telecommunications Act and it will be up to the CRTC to determine if they are appropriate to the broadcasting side.

This amendment does not interfere with the CRTC cost award process. It has been historically proven that the CRTC cost award process is multi-staged, non-punitive, fluid, adaptable and varies according to circumstances.

This amendment will ensure that individuals or groups that are or may be directly affected — economically culturally, socially, educationally, environmentally or linguistically — by a program or project under review by the CRTC have reasonable opportunity to review information submitted by the applicant and other parties; to provide evidence relevant to the application; when appropriate, to cross-examine persons submitting information

Pourquoi est-il essentiel de modifier la Loi sur la radiodiffusion? Cette modification fera concorder cette loi avec la Loi sur les télécommunications, et elle assurera la symétrie et l'équilibre entre ces deux lois. Ainsi, les consommateurs pourront être traités en toute équité et égalité dans toutes les instances du Conseil, que ces instances se déroulent en vertu de la Loi sur la radiodiffusion ou en vertu de la Loi sur les télécommunications. Avec l'évolution rapide de la technologie, la distinction entre radiodiffusion et télécommunications s'estompe. Il est difficile de distinguer où commence l'un et où finit l'autre.

Cette modification profitera à la population canadienne en permettant aux consommateurs et aux groupes d'intérêt public de se voir attribuer des frais pour représenter adéquatement les intérêts des citoyens dans le cadre du processus d'établissement des politiques et règlements en matière de radiodiffusion et de câblodistribution. Étant donné que les frais ainsi attribués se répercutent sur la facture mensuelle des abonnés aux services de télédiffusion, d'Internet et de télécommunications internationales, les consommateurs devraient avoir le droit d'exprimer leur opinion.

La modification proposée est largement appuyée par les groupes de consommateurs de tout le Canada, car ils savent combien il est important qu'en vertu de la Loi sur la radiodiffusion, ils puissent participer aux instances du CRTC et y être représentés au même titre que les sociétés. Nombre des questions qui y sont examinées touchent directement le consommateur et ont une incidence sur le coût de son abonnement. Étant donné que la contribution d'intervenants du grand public est également utile dans l'établissement des plans d'affaires, cette modification présente de l'intérêt non seulement pour les consommateurs, mais également pour les sociétés.

Cette modification n'aura pas d'incidence sur les règles de procédure existantes du CRTC concernant l'attribution de frais. Aux termes de ces règles, toute partie impliquée peut demander au CRTC d'être soustraite à l'obligation de payer des frais à un intervenant sur la base d'un motif valable. Le CRTC étudiera chaque demande, et, s'il juge qu'il a des motifs suffisants de le faire, il accordera l'exemption demandée. De même, le CRTC examinera chaque demande d'intervention et établira si l'information que l'intervenant apportera est pertinente au litige et utile au processus, auquel cas il attribuera des frais. Les critères permettant d'évaluer ce qu'il en est dans chaque cas sont déjà établis dans la Loi sur les télécommunications, et il incombera au CRTC de déterminer si les mêmes critères peuvent s'appliquer au volet radiodiffusion.

La modification proposée ne va pas à l'encontre du processus d'adjudication des frais du CRTC. Il a été prouvé, par le passé, que ce processus comporte plusieurs étapes, qu'il est non punitif, fluide et adaptable et qu'il varie en fonction des circonstances.

La modification proposée assurera que les particuliers ou groupes qui sont ou pourraient être directement touchés — sur les plans économique, culturel, social, éducationnel, environnemental ou linguistique — par un programme ou un projet faisant l'objet d'un examen par le CRTC aient raisonnablement la possibilité d'examiner l'information soumise par le demandeur et les autres parties intéressées, de présenter un témoignage pertinent à la

relevant to the application; and to make arguments before the CRTC regarding the project.

This amendment will ensure full adherence to the Broadcasting Act of 1991. Section 3 of the Broadcasting Act reads:

The Canadian broadcasting system should:

- (i) serve to safeguard, enrich and strengthen the cultural, political, social and economic fabric of Canada,
- (ii) encourage the development of Canadian expression by providing a wide range of programming that reflects Canadian attitudes, opinions, ideas, values and artistic creativity ...
- (iii) ... serve the needs and interests, and reflect the circumstances and aspirations, of Canadian men, women and children, including equal rights, the linguistic duality and multicultural and multiracial nature of Canadian society and the special place of aboriginal peoples within that society ...

Buy-outs and cross-ownership in broadcasting have created new monoliths, the so-called "media giants." Plurality of information is decreasing while, at the same time, no voice is being heard from the civil society. Who will protect and defend the desires and aspirations of Canadian men and women, the Canadian population, the listening and watching group? Who will protect the rights of the consumer or underscore the pluralistic and multicultural nature of our society?

It is clear that the CRTC's mandate is to:

maintain a delicate balance — in the public interest — between the cultural, social and economic goals of the legislation on broadcasting and telecommunications ... to ensure that programming in the Canadian broadcasting system reflects Canadian creativity and talent, our linguistic duality, our multicultural diversity, the special place of aboriginal people within our society and our social values ...

At the same time, we must ensure that the CRTC has access to educated, well-researched and pertinent information in order to maintain this delicate balance while making equitable decisions for the business community.

This amendment is one more exercise in democracy that I believe we must undertake. This amendment will preserve and defend our principles and values by reconciling the interests of all parties and by assuring that all voices are heard in the decision-making process.

I would ask you to perhaps circulate this document from the CFTPA, which is a huge organization. It is their plan 2001. It would be interesting for us to look at what they have put forward. It is called "Fair Play in the New Media Jungle." Their action plan reflects new realities that demand new strategies. Madam chair,

demande, de contre-interroger, au besoin, les personnes qui soumettent des éléments d'information pertinents, et de faire valoir leurs arguments devant le CRTC concernant le projet.

La modification proposée assurera l'application intégrale de la Loi de 1991 sur la radiodiffusion. L'article 3 de la Loi sur la radiodiffusion dit:

Le système canadien de radiodiffusion devrait:

- (i) servir à sauvegarder, enrichir et renforcer la structure culturelle, politique, sociale et économique du Canada,
- (ii) favoriser l'épanouissement de l'expression canadienne en proposant une très large programmation qui traduise des attitudes, des opinions, des idées, des valeurs et une créativité artistique canadiennes [...]
- (iii) [...] répondre aux besoins et aux intérêts, et refléter la condition et les aspirations des hommes, des femmes et des enfants canadiens, notamment l'égalité sur le plan des droits, la dualité linguistique et le caractère multiculturel et multiracial de la société canadienne ainsi que la place particulière qu'y occupent les peuples autochtones [...]

Les rachats d'entreprises et les participations croisées dans le secteur de la radiodiffusion ont créé de nouvelles sociétés monolithiques, les soi-disant «géants médiatiques». Alors que l'information devient de moins en moins pluraliste, la société civile, de son côté, ne dispose d'aucun moyen pour se faire entendre. Qui véhiculera et fera valoir les souhaits et aspirations des Canadiens et des Canadiennes, de la population canadienne en général, des auditeurs et des téléspectateurs? Qui protégera les droits du consommateur et mettra en évidence le caractère pluraliste et multiculturel de notre société?

Il est clair que le CRTC a pour mandat:

de gérer, dans l'intérêt public, le délicat équilibre entre les objectifs culturels, sociaux et économiques des lois sur la radiodiffusion et les télécommunications [...] d'assurer une programmation dont le contenu reflète [...] les talents créateurs canadiens, notre dualité linguistique, notre diversité multiculturelle, la place particulière qu'occupent les peuples autochtones dans notre société, et nos valeurs sociales [...]

De même, nous devons veiller à ce que le CRTC ait accès à de l'information savante, bien documentée et pertinente pour être en mesure de maintenir ce délicat équilibre tout en prenant des décisions qui soient équitables envers le milieu des affaires.

La modification proposée nous permettra de nous livrer à un nouvel exercice de démocratie qui, selon moi, s'impose. Elle contribuera à la sauvegarde et à la défense de nos principes et de nos valeurs en conciliant les intérêts de toutes les parties concernées et en faisant en sorte que toutes les voix soient entendues dans le processus décisionnel. Merci.

J'aimerais qu'on distribue ce document de l'ACTPA, qui est une énorme organisation. C'est son plan pour 2001. Il serait intéressant que nous examinions ce qu'on y propose. Ce document est intitulé «Fair Play in the New Media Jungle». Le plan d'action de cette organisation fait état d'une nouvelle réalité qui commande

they are looking at vertical integration and consolidation. They are looking at regulation that is now deregulation, traditional and new media — which are melding, trade and ownership issues that are looming, and the marketplace, which is increasingly global. We have to change with the times. I think the consumer must have his voice and her voice heard at that time.

The Chairman: Thank you, Senator Finestone. Do you have a copy of that we can circulate?

Senator Finestone: I hope that you all received a copy of my remarks and background.

The Chairman: As per the Telecommunications Act, would you know the percentage of requests that is accepted?

Senator Finestone: Of intervenors? Yes, I do know. I just have to find it.

The Chairman: And the awards granted. Is there a known percentage?

Senator Finestone: There are very few on the telecom side. The amounts awarded per application have varied from \$700 to over \$300,000 in very large and complicated and many-day hearings. Total costs awarded per year have averaged, to all intervenors, at about \$700,000 in recent years. There is no cost on the possible award per application or on the total per year. This is a presentation that was given and that you will all be receiving from Canadian Heritage on broadcasting policy.

The Chairman: A copy of this document was sent to senators' offices. Perhaps there is no percentage.

Senator Finestone: I do not think I have percentages. I have some historical evidence on cost awards, and I must thank Terrence Thomas, who prepared this document.

Cost awards are modest in amount. In the year 2000, there were 18 costs orders under the Telecommunications Act. There were no cost awards, of course, under the Broadcast Act. Of those, 5 orders were not fixed; the remaining 13 orders totalled \$34,354. The average award was \$2,642. The range of the awards was from \$152 to \$5,923. The five awards in which cost was not fixed will be determined by taxation. That means the CRTC will examine and evaluate those presentations and determine what percentage is worthy of consideration for taxation. That term is used because the companies are asked to pay the balance of the cost.

The Chairman: Thank you, Senator Finestone.

Senator Forrestall: I have some general concerns. Recent discussions seem to reflect the view that the Broadcasting Act and the Telecommunications Act might find a far better home, as

de nouvelles stratégies. Madame la présidente, ces gens se penchent sur la question de l'intégration et de la consolidation verticales de l'industrie, sur la réglementation qui se ramène actuellement à de la déréglementation, sur les médias traditionnels et les nouveaux médias — sur les questions émergentes des fusions, de la vente et de la propriété des médias, ainsi que sur celle du marché, qui devient de plus en plus planétaire. Il nous faut suivre le rythme de l'évolution. Je crois que le consommateur doit avoir voix au chapitre dans les circonstances.

La présidente: Merci, sénateur Finestone. Avez-vous une copie du texte de votre exposé que nous pourrions distribuer?

Le sénateur Finestone: J'espère que vous avez tous reçu une copie de mes observations et de mon document d'information.

La présidente: Concernant la Loi sur les télécommunications, savez-vous quel pourcentage des demandes sont acceptées?

Le sénateur Finestone: De la part d'intervenants? Oui, je le sais. Permettez-moi d'essayer de le trouver.

La présidente: Et concernant les frais adjugés, en connaît-on le pourcentage?

Le sénateur Finestone: Du côté télécommunications, il n'y en a eu que très peu. Les montants alloués par demande ont varié de 700 \$ à plus de 300 000 \$ dans le cas d'audiences très compliquées et d'une durée de plusieurs jours. Ces dernières années, le montant total des frais attribués par année a été en moyenne, pour l'ensemble des intervenants, d'environ 700 000 \$. Il n'y a aucune limite concernant le montant des frais qu'on peut accorder par demande ou par année. Ces chiffres sont tirés d'un exposé qui a été donné par Patrimoine canadien à propos de la politique de la radiodiffusion et dont vous recevrez tous copie.

La présidente: Une copie de ce document a été envoyée aux bureaux des sénateurs. Peut-être ne renseigne-t-il pas sur les pourcentages.

Le sénateur Finestone: Je ne crois pas avoir en main les pourcentages. J'ai quelques données historiques sur les attributions de frais, et je dois remercier Terrence Thomas, qui a préparé ce document.

Le montant des frais attribués est modeste. Pour l'année 2000, il y a eu 18 ordonnances de frais en vertu de la Loi sur les télécommunications. Naturellement, il n'y en a pas eu d'adjudication de frais en vertu de la Loi sur la radiodiffusion. Dans 5 de ces 18 cas, le montant des frais n'a pas été fixé; les frais attribués dans les autres cas se sont élevés au total à 34 354 \$. Le montant attribué en moyenne est de 2 642 \$. Le montant des frais dans chaque cas se situait entre 152 \$ et 5 923 \$. Pour ce qui est des cinq cas où le montant des frais n'a pas été fixé, ce montant sera établi par voie de taxation, ce qui signifie que le CRTC examinera et évaluera ces interventions et déterminera quel pourcentage mérite considération en vue de la taxation. On utilise ce terme parce qu'on demande aux sociétés concernées d'assumer le solde des frais.

La présidente: Merci, sénateur Finestone.

Le sénateur Forrestall: J'ai quelques préoccupations d'ordre général. De récentes discussions semblent militer en faveur de l'argument voulant qu'il serait souhaitable que la Loi sur la

would some other acts, under the Competition Bureau's authority. The Competition Bureau moves more quickly and this awards issue would not create a problem under the rules of that body.

I see your point, but we are moving towards changing this great thing out there. Is this bill not perhaps a little premature? In my opinion, we should wait and see what happens in the next year or two.

I appreciate the concern reflected in this amendment, a concern to ensure fair compensation for people who come forward with legitimate concerns under both the Broadcasting Act and the Telecommunications Act.

Speaking in a general way, affected intervenors puzzle me a little bit. An individual can be granted intervenor status at a hearing. They come to express their concern. The presiding authorities in their wisdom deem that, yes, the individual is entitled to intervenor status, but there are not necessarily any real costs involved in that entitlement. Then there is the situation where witnesses are asked to come and give their views. Those are two entirely different situations. One can be compensated and the other cannot.

Are you trying to catch all those loose ends and bring them together, all the while we are wondering, over the next couple of years, just where we will wind up?

Senator Finestone: No, I am not trying to catch all those little ends. I am merely trying to ensure that you and I, when we go the pay our cable subscription fee, are aware of the fact that our voice of concern and interest has been heard.

I am an anglophone living in Montreal. I want assurance that I will get the English channels as well as the French channels. I want to ensure access to enough Canadian content. I also want to ensure that as all these companies are busy converging and undertaking new responsibilities and new directions, that I, as a consumer, will get the best bang for my buck, if I can put it that way.

How will I be heard? I expect and hope that our views will be presented by the consumer associations, such as Rural Dignity and other grassroots associations that speak for the ordinary person. I know from past experience, that the voices of those consumer groups have been very effective in preventing exorbitant pass-through costs. There is an elastic window of how much the consumer can pay for cable subscription. It may cost 68 cents to access a program on my television screen, but the cable companies have the right to ask for other costs to be included or increased. Who will defend me against Vidéotron or Rogers or Shaw or any other cable distribution system?

radiodiffusion et la Loi sur les télécommunications relèvent plutôt, comme d'ailleurs certaines autres lois, de la compétence du Bureau de la concurrence. Le Bureau de la concurrence est en mesure d'agir plus rapidement, et ses règles de procédure lui permettraient sans problème de s'occuper de l'attribution des frais.

Je comprends votre position, mais nous sommes sur le point d'opérer des changements en ce qui touche cet important organisme. Ce projet de loi ne serait-il pas un peu prématuré? À mon avis, nous devrions attendre de voir comment les choses évolueront à cet égard d'ici un an ou deux.

Je souscris à l'idée qui est à l'origine de cet amendement, qui vise à faire en sorte qu'on accorde un dédommagement raisonnable aux intervenants qui comparaissent pour exprimer des points de vue légitimes concernant la Loi sur la radiodiffusion au même titre que ceux qui le font au regard de la Loi sur les télécommunications.

Sur un plan général, la question des intervenants touchés me laisse quelque peu perplexe. Une personne peut se voir reconnaître le droit d'intervenir à une audience et d'y exprimer son point de vue, les autorités compétentes jugeant, dans toute leur sagesse, qu'elle est admissible au statut d'intervenant. Cette reconnaissance ne donne toutefois pas forcément droit au remboursement de frais. Puis, il y a des cas où on demande à des témoins de comparaître pour exprimer leur point de vue. Ce sont là deux situations tout à fait différentes. L'une des deux peut donner lieu à un dédommagement et l'autre, pas.

Cherchez-vous à régler du même coup tous ces détails, alors même que nous nous demandons où nous en serons à cet égard dans deux ou trois ans?

Le sénateur Finestone: Non, je ne cherche pas à trouver réponse à toutes ces questions. J'essaie simplement d'obtenir qu'on fasse en sorte que vous et moi qui payons un abonnement au câble puissions avoir l'assurance que nos préoccupations seront entendues et nos intérêts, défendus.

Je suis une anglophone qui vit à Montréal. Je veux être sûre de pouvoir capter les chaînes anglaises tout comme les chaînes françaises. Je tiens à ce qu'on m'offre suffisamment de contenu canadien. Au moment où toutes ces sociétés s'emploient à se regrouper, à assumer de nouvelles responsabilités et à prendre de nouvelles orientations, je tiens également, en tant que consommatrice, à avoir l'assurance que j'obtiendrai le maximum pour mon argent, pour ainsi dire.

Comment serai-je entendue? Je présume et j'espère que nos points de vue seront véhiculés par les associations de consommateurs, comme Dignité rurale et d'autres qui représentent la base et qui parlent au nom des gens ordinaires. Je sais par expérience que les interventions de ces groupes de consommateurs se sont révélées fort efficaces pour prévenir l'imposition de frais exorbitants qui auraient autrement été refilés au consommateur. Ce qu'on exige de celui-ci peut varier indûment. S'il devait normalement m'en coûter 68 ¢ pour capter telle émission sur mon téléviseur, le câblodistributeur n'en serait pas moins dans son droit de me réclamer d'autres frais ou de majorer ma facture. Qui défendra mes intérêts contre Vidéotron, Rogers, Shaw ou tout autre câblodistributeur?

The consumer organizations will give reasons for why prices should not be as high as the cable companies are requesting. I do not blame business for trying. I think consumers should also try. The CRTC should judge a reasonable cost based on the evidence and the reasoning that they hear from all across Canada.

Canada is a complicated country, senators. If you live along the border, you do not need a cable system. You can get a little antenna, which can be as big as a spider's web these days, and you can pick up everything from the United States. Sometimes the dishes cannot receive Canadian programming. In Whiterock, British Columbia or in the London-Hamilton-Windsor area, for example, it is very difficult to get good, clear, Canadian programming unless you have cable distribution.

Cable availability is important. In some areas, providing that cable service is very costly. Maintenance can also be costly. With the Internet being offered on cable now, the demand is growing. There are myriad issues and I believe it is even more vital today than in the past that the consumers' voice be heard.

Madam Chair, I hope we will hear from witnesses who can more fulsomely answer the question asked by Senator Forrestall.

Senator Forrestall also mentioned the Competition Bureau. I think a highly trained group of board members is required to hear these issues. The Competition Bureau hears everything from railway issues to trucking to aircraft to big business. Broadcasting is a very specialized field; it touches every person, every child. It touches me.

Senator Forrestall: There is always a concern about access. Perhaps 20 or 30 people will come from Ecum Secum to ask why they cannot get television programming without buying a dish and why, when they do buy a dish, they still cannot pick up CBC or CTV. There is such confusion.

We may see a flood of people complaining that they do not have the access they want. They could say: "Why can I not have that kind of access? Why can I not have the right to make my point? Why can I not be an intervenor like that person over there? Why can I not lash out, too? Yes, of course, I brought a lawyer with me."

All of a sudden you see not just the cost a plane ticket, a hotel night and two or three meals, but also 26 hours for legal time. Suddenly, what might have been \$300 or \$400 or \$1,500 or

Les organisations de consommateurs expliqueront pourquoi les prix ne devraient pas être aussi élevés que ne le demandent les câblodistributeurs. Je ne blâme pas les entreprises d'essayer d'obtenir ce qu'elles réclament, mais je crois que les consommateurs devraient également pouvoir le faire. Il appartiendrait au CRTC d'établir, sur la base des arguments qu'on lui présente des divers coins du Canada, quel serait le tarif raisonnable à imposer au consommateur.

Le Canada est un pays compliqué, chers collègues. Quiconque demeure à proximité de la frontière n'a pas besoin de câble. Au moyen d'une petite antenne, qui, de nos jours, peut n'être pas plus grande qu'une toile d'araignée, on peut capter n'importe quelle émission en provenance des États-Unis. Parfois, l'antenne parabolique ne permet pas de capter la programmation canadienne. À Whiterock, en Colombie-Britannique, ou encore dans la région de London-Hamilton-Windsor, par exemple, il est très difficile de capter une programmation canadienne claire et de qualité à moins d'être abonné au câble.

La disponibilité du câble est importante. Dans certaines régions, il est très coûteux de fournir des services de câblodistribution. L'entretien du câble peut également être très coûteux. Maintenant qu'on offre Internet sur le câble, la demande s'accroît. Une multitude de problèmes se posent, et je crois qu'il est encore plus vital aujourd'hui que jamais dans le passé que la voix des consommateurs soit entendue.

Madame la présidente, j'espère que nous allons entendre des témoins qui pourront répondre mieux que moi à la question du sénateur Forrestall.

Le sénateur Forrestall a également parlé du Bureau de la concurrence. Selon moi, il est nécessaire que les membres de l'instance appelée à entendre les doléances concernant ces questions soient hautement compétents en la matière. Le Bureau de la concurrence s'occupe de questions de tout genre, qu'elles aient trait aux chemins de fer, au camionnage, au transport aérien ou à la grande entreprise en général. La radiodiffusion est un domaine très spécialisé. Il touche tout le monde, même les enfants. Il me touche moi-même.

Le sénateur Forrestall: La question de l'accès à la programmation est toujours un sujet de préoccupation. On verra peut-être une vingtaine ou une trentaine de personnes s'amener d'Ecum Secum pour demander pourquoi il leur faut se procurer une antenne parabolique pour recevoir le signal de télévision et pourquoi, même avec une telle antenne, ils ne peuvent capter CBC ou CTV. Il y a à cet égard tellement de confusion.

Il pourrait arriver qu'une foule de gens se plaignent de ne pouvoir capter leurs chaînes préférées. Ils pourraient dire: «Pourquoi n'ai-je pas ce genre d'accès? Pourquoi n'ai-je pas le droit de faire valoir mon point de vue? Pourquoi ne puis-je pas intervenir comme cette autre personne? Pourquoi ne me donne-t-on pas la possibilité de me défouler, moi aussi. Oui, bien sûr, je me ferais accompagner d'un avocat».

Puis, on s'apercevra soudain que la personne ne réclame pas seulement un billet d'avion, une nuitée à l'hôtel et deux ou trois repas, mais également 26 heures d'honoraires d'avocat. Et voilà

\$2,000 becomes a \$20,000 item, and the multiplier effect kicks in. I am not exaggerating; we have seen this.

Who would pay for this? Is there a special fund? I believe it is government's responsibility to ensure that people have an opportunity to express their views. Would the funds come from licensing fees? How do you envision it? Do you have any idea what it might cost? That is a very difficult question, and I understand if you do not know how much it might cost. The more important question is where the money would come from.

Senator Finestone: You have asked a number of questions, senator. First, I mentioned that there are serious rules of procedure are defined under the CRTC, and it is their responsibility to assess whether or not the intervention was frivolous or if the intervention did not have great merit. I had a list of the three or four qualifications that you must meet and I cannot put my hand on it right now. You can get that from the CRTC. I believe they will be appearing as witnesses. The CRTC has the right and responsibility to ensure that the intervention added to the decision-making possibility and enlightened them in the course of their deliberations.

The Chairman: I do not want to interrupt, but you might want to look at the first page of the notes from the Library of Parliament.

Senator Finestone: On the first issue, I would not call the intervention frivolous if someone complained that they could not get CBC. I would complain if I could not get CBC, because that is important. On the other hand, perhaps there is a technical reason, and that could be determined independently.

Senator Forrestall: It is all dollars and cents.

Senator Finestone: With respect to how it is to be paid, that funding is the responsibility of the CRTC. It could be a tax from the corporations that are appearing before them. The revenue that is raised by the CRTC and passed over to the Consolidated Revenue Fund is quite significant. There is substantial money that goes beyond the cost of operation. If these are cost-recovery funds, I question whether or not cost-recovery funds should also be fundraising funds. I do not think they should be profit. However, that is up to the Treasury Board and the Consolidated Revenue Fund and the CRTC to negotiate. Funding is not my concern.

I attended many hearings on broadcasting and telecommunications when I was a critic 100 years ago in another life. I recall small groups coming in which had raised money on their own. They certainly did not come and spend three nights in three different hotel rooms and present a \$20,000 bill. There is no way they could get paid on the broadcast side anyway because there

que la facture passera de 300 \$, 400 \$, 1 500 \$ ou 2 000 \$, à 20 000 \$, sans compter l'effet multiplicateur. Je n'exagère pas, car ça s'est déjà vu.

Qui paierait pour cela? Y aurait-il un fond spécial? Je crois que le gouvernement a la responsabilité de veiller à ce que les gens aient la possibilité d'exprimer leur point de vue. Les fonds proviendraient-ils des droits qu'on réclame pour l'octroi de permis? Comment envisagez-vous la chose? Avez-vous une idée de ce qu'il pourrait en coûter? Il n'est pas facile de répondre à cette question, et je vous comprends si vous n'êtes pas en mesure de le faire. Ce qu'il faudrait surtout savoir, c'est d'où proviendrait l'argent.

Le sénateur Finestone: Vous avez posé un certain nombre de questions, monsieur le sénateur. D'abord, j'ai déjà mentionné qu'à cet égard, le CRTC se fonde sur des règles de procédure sérieuses et bien définies, et que c'est sa responsabilité d'établir si l'intervention est frivole ou n'a pas beaucoup de mérite. J'ai quelque part ici une liste de trois ou quatre critères auxquels l'intervenant doit répondre, mais je n'arrive pas à la retrouver. On peut obtenir cette liste auprès du CRTC. Je crois que les porte-parole du CRTC vont comparaître comme témoins. Le CRTC a le droit et la responsabilité de n'attribuer des frais que pour des interventions qui ont apporté une contribution utile à ses audiences et qui l'ont aidé à y voir plus clair et à rendre sa décision.

La présidente: Je ne voudrais pas vous interrompre, mais, à propos de cette question, vous pourriez peut-être jeter un coup d'oeil à la première page des notes d'information provenant de la Bibliothèque du Parlement.

Le sénateur Finestone: Concernant votre premier point, je ne dirais pas que l'intervention est frivole si l'intervenant s'est plaint de ne pouvoir capter la chaîne CBC. Je ferais de même à sa place, car cela m'apparaît important. Par contre, il pourrait y avoir une raison technique à cette situation, ce qui pourrait être établi en toute indépendance.

Le sénateur Forrestall: Tout cela se ramène à une question d'argent.

Le sénateur Finestone: Quant à la question de savoir d'où proviendrait l'argent, ce financement est la responsabilité du CRTC. Il pourrait s'agir d'une taxe prélevée auprès des sociétés qui comparaissent devant lui. Les revenus que touche le CRTC et qu'il remet au Trésor sont assez considérables. Le CRTC dispose de fonds qui couvrent bien davantage que ses frais de fonctionnement. S'il s'agit là de fonds perçus selon le principe de la récupération des coûts, je me demande s'ils devraient servir à financer autre chose. Je ne crois qu'ils devraient permettre la réalisation de profits. Toutefois, c'est au Conseil du Trésor, aux gestionnaires du Trésor et au CRTC qu'il appartient de négocier ce genre de choses. Ce n'est pas le financement qui me préoccupe.

J'ai assisté à de nombreuses audiences sur la radiodiffusion et les télécommunications à l'époque où j'étais porte-parole en ces matières, il y a de cela un siècle, dans une vie antérieure. Je me souviens d'avoir vu de petits groupes s'amener à ces audiences après avoir amassé eux-mêmes l'argent voulu pour le faire. Chose certaine, ils ne devaient pas passer deux ou trois nuits dans autant

are no rules at the present time. They came and said what they had to say and went home.

Senator Forrestall: I was suggesting that what you are suggesting here would open the door for that to happen. If I thought I could recover my costs, I would take every advantage and best prepare myself, even if that included hiring counsel. Counsel, in their wisdom, could think "Here is five days' work. I will review the briefs, and spend two days in Ottawa. Here is my bill." It would encourage that.

I am not complaining about that because if I have learned anything in 40 years here in Ottawa, I have learned that the more you talk about an issue or policy, the stronger it becomes. The fewer loopholes to be found, the greater the strength. The harder and the more vicious the attack, the stronger it becomes. No one that I have met, so far in my years here, has ever been right the first time. I welcome it. I am not in any way rejecting it, because the best ideas in the world can be improved upon when they are exposed to other minds and debated. I have no objection to it.

Thank you very much. I wish you well in what you are trying to do here.

Senator Finestone: Thank you very much. I wonder, Madam Chair, if I can put on record the actual definition of the manner in which the CRTC panels can make a decision to determine how much they should award as cost. In the case of legal counsel, they determine an hourly maximum range from \$115 to \$230 per hour, depending on the counsel's completed years as a practising lawyer. I would presume it would also depend on whether or not the counsel has given the kind of input that they require.

The eligibility criteria that enable the intervenor to be eligible for a cost award are as follows: The intervenor must have, first, an interest in the outcome of the proceeding of such a nature that the intervenor or group or class of subscribers will receive a benefit or suffer a detriment as a result of the order or decision resulting from the proceeding. Second, the intervenor should have participated in a responsible way. Last but not least, they should have contributed to a better understanding of the issues by the commission. They are subject to questioning by both the commissioners and the groups that have come before the commission asking for changes of whatever nature.

I believe that the CRTC has been responsible in the way they have set it up under telecommunications, and I presume they would set their regulations based on what would be needed on the broadcast side. I would suggest that there would be many more intervenors on the broadcast side than there have been on the

d'hôtels différents pour déposer finalement une facture de 20 000 \$. Quoi qu'il en soit, ils ne pouvaient espérer être remboursés s'il s'agissait d'audiences sur la radiodiffusion, car il n'y a encore jamais eu de règle prévoyant de tels remboursements. Ils se présentaient aux audiences, exposaient leur point de vue et s'en retournaient chez eux.

Le sénateur Forrestall: Ce que j'ai voulu faire valoir, c'est que ce que vous proposez ici ouvrirait la porte à des pratiques coûteuses. Si je pense pouvoir me faire rembourser, je vais en profiter pour me bien préparer, même s'il me faut pour cela retenir les services d'un avocat. Dans toute sa sagesse, l'avocat se dira qu'il lui faudra consacrer au dossier au moins cinq jours de travail, se pencher sur les mémoires et passer deux jours à Ottawa, puis présenter une facture en conséquence. Votre proposition, si on lui donne suite, favoriserait ce genre d'attitude.

Je ne m'élève pas contre cela, car si j'ai appris quelque chose au cours des quarante ans que j'ai passés à Ottawa, c'est bien que plus vous parlez d'une question ou d'une politique, plus votre argumentation devient convaincante. Plus vous êtes en mesure de tout prévoir, plus votre point de vue est inattaquable. Plus votre démonstration est ferme et agressive, plus elle a de poids. Au cours de toutes les années que j'ai passées ici, je n'ai jamais rencontré quelqu'un qui ait eu raison du premier coup. Je n'ai rien contre votre proposition. Je n'y suis nullement opposé, car les meilleures idées au monde peuvent être améliorées quand elles sont confrontées à l'opinion d'autrui et qu'elles font l'objet d'un débat. Je ne vois aucune objection à ce qu'on tienne compte de cette réalité.

Merci beaucoup. Je souhaite que vous obteniez ce que vous réclamez.

Le sénateur Finestone: Merci beaucoup. Je me demande, madame la présidente, si je pourrais faire consigner au compte rendu l'énoncé de ce sur quoi les groupes d'experts du CRTC doivent se fonder pour attribuer des frais. Dans le cas d'un conseiller juridique, le maximum horaire varie entre 115 \$ et 230 \$, selon le nombre d'années d'expérience pratique de celui-ci. Je présume que le taux à attribuer dépendrait également de la qualité de la contribution de l'avocat en question aux audiences du Conseil.

Les critères d'admissibilité qui permettent d'attribuer des frais à un intervenant sont les suivants: Premièrement, celui-ci doit avoir un intérêt dans l'issue de l'instance tel que lui-même ou un groupe bénéficierait ou souffrirait de l'ordonnance ou de la décision résultant de l'instance. Deuxièmement, il devra avoir participé à la procédure de manière responsable. Enfin, le dernier critère mais non le moindre, il doit avoir contribué à la compréhension des enjeux par le Conseil. L'admissibilité de l'intervenant peut faire l'objet d'un questionnement de la part des membres du Conseil et des représentants des groupes qui ont comparu devant celui-ci pour demander un changement quelconque.

Je suis d'avis que le CRTC s'est montré responsable dans sa façon de rendre ses décisions en cette matière dans le secteur des télécommunications, et je présume que, dans le cas de la radiodiffusion, il établirait ses règlements en fonction des besoins particuliers de ce secteur. Selon moi, il y aurait beaucoup plus

telecommunications side. Telecommunications is highly technical and much more complicated.

Senator Fitzpatrick: I would like to know more about the criteria for awarding costs or what the valid rationale would be. I am not so much concerned about abuses that could take place, as Senator Forrestall has suggested — although I do not rule that out. My concern relates to how it will affect regional representation depending upon where hearings are held and depending upon the ability of people from rural areas or the far reaches of the country to get to the hearings, and whether or not they would be treated on a fair and reasonable basis. It would be much more difficult for someone from Dawson Creek, for example, to get to Ottawa for a hearing than it is for someone from Ottawa or Vancouver.

The criteria that have been set out here are pretty general. If we invite intervenors or give them have an opportunity to make an intervention, they should know what those rules are so they can determine whether or not they are qualified or can be qualified to make an intervention. I realize they have set out what the rates would be for the lawyers, but it does not set out the number of hours or where the lawyers would come from or where the individuals who want to make an intervention would come from.

I applaud the purpose. However, if we are to encourage people to have their say — particularly people from the rural areas — they had better know how to get there, what it will cost and what the risks are with respect to recovering those costs.

The Chairman: Before you answer, clause 2 of the bill talks about establishing criteria for the awarding of costs. So the criteria would be established prior to any awards being granted.

Senator Fitzpatrick: I appreciate that, but I think people should know generally, or even more specifically, what the criteria are so they can consider whether they want to apply to intervene.

Senator Finestone: That is a valid question. The CRTC puts out a well-defined public notice in advance of their hearing date. Those in the industry know about it. Interested consumers are advised about it. I doubt that there would be a flood of groups asking for cost awards.

Expectations can be clarified by calling the CRTC. They will provide a three-point list to help an intervenor prepare for the

d'intervenants du côté de la radiodiffusion qu'il n'y en a eu du côté des télécommunications, car le domaine des télécommunications est hautement technique et beaucoup plus complexe que celui de la radiodiffusion.

Le sénateur Fitzpatrick: J'aimerais en savoir davantage sur les critères d'attribution des frais ou sur ce qui justifie l'attribution de tels frais. Je ne suis pas tellement inquiet des abus qui pourraient se commettre à cet égard, comme l'a laissé entendre le sénateur Forrestall — bien que je n'écarte pas cette possibilité. Ce qui me préoccupe, c'est l'incidence qu'aurait l'adoption de ce projet de loi sur la représentation régionale selon l'endroit où se tiennent les audiences et la possibilité pour les gens des régions rurales ou éloignées du pays de s'y rendre, ainsi que la question de savoir si ces gens seraient traités de manière équitable et raisonnable. Par exemple, il serait beaucoup plus difficile pour quelqu'un de Dawson Creek de se rendre à Ottawa pour une audience que ce ne l'est pour quelqu'un d'Ottawa ou de Vancouver.

Les critères qu'on a énoncés ici sont passablement généraux. Si nous invitons des gens à intervenir ou leur donnons la possibilité de le faire, il faudrait qu'ils connaissent d'avance quelles sont les règles à cet égard afin qu'ils puissent établir s'ils sont ou peuvent devenir admissibles au remboursement de leurs frais pour être intervenus. Par ailleurs, je constate qu'on a établi quels sont les taux qui s'appliquent dans le cas des honoraires d'avocat, mais on n'a pas précisé le nombre d'heures de travail d'avocat qu'on pourrait rembourser et de quelle distance pourraient venir les avocats ou les personnes qui désirent intervenir dans les délibérations du Conseil.

J'applaudis à l'intention de cette proposition. Cependant, si nous entendons encourager les gens à faire valoir leur point de vue — notamment si ces personnes viennent des régions rurales —, il serait souhaitable que les intéressés sachent comment participer aux audiences, combien il leur en coûtera pour ce faire, et dans quelle mesure ils risquent de se voir refuser le remboursement de leurs frais.

La présidente: Avant que vous ne répondiez à cette question, je vous fais remarquer que l'article 2 du projet de loi traite de l'établissement des critères d'attribution des frais. C'est donc dire que ces critères seraient établis avant qu'on attribue quelque frais que ce soit.

Le sénateur Fitzpatrick: Je veux bien, mais je crois que les intéressés devraient savoir d'avance quels sont en gros, voire précisément, ces critères afin qu'ils puissent décider en pleine connaissance de cause s'ils désirent toujours faire une demande d'intervention.

Le sénateur Finestone: Vous avez là une question valable. Avant la date des audiences, le CRTC émet un avis public détaillé à cet égard. Les gens de l'industrie sont déjà familiers avec cette procédure, et on prend soin de bien renseigner les consommateurs à cet égard. Je doute d'ailleurs qu'il y ait une foule de groupes qui demandent qu'on leur attribue des frais.

Pour savoir ce à quoi ils doivent s'attendre, les intéressés peuvent toujours appeler le CRTC. On leur fournira une liste en

hearing. I am sure there is a definition of each intervenor's entitlement.

That is a good question to ask of the CRTC. It is difficult to estimate the number of applicants and the potential costs. Looking to the past, we know that, in 1997-1998, the CRTC processed 1,379 applications relating to television, radio, cable, pay and specialty television undertakings. Those included new license requests, license amendments and renewals, applications to transfer ownership control, and cable rate filings. They also issued 658 broadcasting decisions and 143 public notices. Cost awards were not available for any of those hearings.

They also processed 2,124 telecommunications-related applications in addition to holding hearings. The CRTC issued a total of 1,912 telecommunication decisions, public notices, orders, cost orders and taxation orders, and a total of 15 taxation cost awards in that year. That is an amazing amount of work and perhaps a another indication that the CRTC should remain separate, rather than being moved under the Competition Bureau.

That workload can change from year to year. The board also travels and I believe they could appear here. The CRTC is an itinerant regulatory board; they do go to different parts of the country and they have offices in different parts of the country to provide easier access to their resources.

I wish you would keep those questions and ask them of the CRTC and then ask the consumer association intervenors if they have any problems.

Senator Forrestall: Senator Gauthier, at another stage in Bill S-7 generally wondered out loud, and I quote:

...Bill S-7 gives the right to the commission to grant costs, but not to panels established by the commission.

Would your amendment capture those panels?

Senator Finestone: Yes, sir. I think this amendment would make Senator Gauthier feel that he was now fairly treated. He put hundreds of hours of research into his speech. His comments were absolutely vital, reflecting an interest in the linguistic duality of Canada and in allowing TFO to have a home not only in Ontario but in Quebec.

It was a very important thing that Senator Gauthier was trying to do. It cost him thousands of dollars personally. Maybe he will appear here and tell us about that.

trois points pour les aider à se préparer en vue de l'audience. Je suis sûr que le CRTC a prévu une définition de ce à quoi chaque catégorie d'intervenants a droit.

Ce serait là une bonne question à poser aux porte-parole du CRTC. Il est difficile d'estimer d'avance le nombre de personnes qui feront une telle demande et à combien pourront s'élever les frais attribués. Si on regarde ce qu'il en a été dans le passé, on note qu'en 1997-1998, le CRTC a traité 1 379 demandes relatives à la télévision, à la radio, à la câblodistribution ainsi qu'aux chaînes de télévision payantes ou spécialisées. Ce chiffre comprend les demandes ayant trait à l'obtention de nouveaux permis, à des modifications et à des renouvellements de permis, à des transferts de propriété et à la tarification des services de câblodistribution. Le Conseil a en outre, toujours en matière de radiodiffusion, rendu 658 décisions et émis 143 avis publics. Le Conseil n'a été en mesure d'attribuer des frais pour aucune de ses audiences relatives à la radiodiffusion.

Le Conseil a par ailleurs traité cette année-là 2 124 demandes en matière de télécommunications, en plus d'avoir tenu des audiences sur ces questions. Il a rendu des décisions dans 1 912 dossiers ayant trait aux télécommunications et émis des avis publics, des ordonnances, des ordonnances de frais ainsi qu'un total de 15 ordonnances de taxation de frais. Cela représente une énorme somme de travail et indique peut-être que le CRTC devrait demeurer une entité distincte plutôt que de passer sous la responsabilité du Bureau de la concurrence.

Cette charge de travail peut varier d'une année à l'autre. Il faut dire également que le Conseil se déplace dans l'exercice de ses fonctions, et je crois que ses porte-parole pourraient comparaître devant notre comité. Le CRTC est un organisme réglementaire itinérant; il visite différentes parties du pays, tout comme il a des bureaux dans diverses régions afin de permettre aux intéressés d'avoir plus facilement accès à ses ressources.

Je souhaite que vous mettiez ces questions en réserve pour les poser aux représentants du CRTC et que vous demandiez aux porte-parole des associations de consommateurs s'ils ont des problèmes dont ils aimeraient nous faire part.

Le sénateur Forrestall: À une autre étape de l'étude du projet de loi S-7, le sénateur Gauthier a soulevé énergiquement un point, et je le cite:

[...] Le projet de loi S-7 autorise le Conseil, mais non ses groupes d'experts, à attribuer des frais.

La modification que vous proposez aurait-elle pour effet de conférer ce droit à ces groupes également?

Le sénateur Finestone: Oui, monsieur. Je pense que, si l'amendement que je propose est adopté, le sénateur Gauthier se jugera enfin traité comme il le mérite. Il a consacré des centaines d'heures de recherche à la préparation de son discours sur ce sujet. Ses observations revêtaient une importance absolument cruciale et reflétaient son intérêt pour la dualité linguistique du Canada et son souhait de voir TFO pénétrer non seulement en Ontario mais également au Québec.

Les efforts qu'a déployés à cet égard le sénateur Gauthier portaient sur une question très importante. Il a investi personnellement des milliers de dollars dans cette lutte. Peut-être qu'il

Senator Forrestall: I remember reading about that and I appreciate your response. I wanted to get Senator Gauthier's name on the record.

Senator Finestone: He is my seatmate. I support him all the way.

Senator Milne: Senator Finestone, why do you think the government originally did not provide this equity between the Broadcasting Act and the Telecommunications Act, as your amendment is attempting to do? Was there a reason?

Senator Finestone: That is a good question. I cannot give you an answer. As I remember, we revised the Broadcast Act three times in the course of eight years or ten years. We did extensive examination of that act. I cannot remember that question being raised even once.

Perhaps I have a failing memory. I will go back and look at the various testimony. We did travel and we made enormous changes but all to the Broadcasting Act. I do not think we heard complaints about intervenor cost.

It was a different scene in those days. I remember that we saved the consumers millions of dollars on an increase to cable fees that were about to be awarded. The consumer groups gave a reasonable presentation as to why that increase should not take place. I am sure PIAC or the Public Interest Advocacy Centre can come and give you the details on that story.

I do not recall a request for that amendment. Yet it was such an obvious lack of concordance. We did not see then the same kind of convergence and cross-media involvement. Corporations then were not the gigantic conglomerates that they are today, covering cable, broadcasting, news media and print. At that time, it would have been considered unacceptable to have such cross-media investments. It is not any longer.

The Chairman: Thank you for your very clear answers, Senator Finestone. We are very proud of one of our own appearing for the committee.

Tomorrow we will hear from Action-Réseau Québec and from PIAC. We will meet at 5 p.m. tomorrow to hear from Senator Austin and Senator Stratton to discuss the restructuring of Senate subcommittees in accordance with the March 15 order of reference to the Rules Committee. They want to obtain our views.

comparaîtra devant notre comité et qu'il nous en parlera lui-même.

Le sénateur Forrestall: Je me souviens d'avoir lu à ce sujet et je me réjouis de votre réponse. Je tenais à ce que le nom du sénateur Gauthier figure au compte rendu à propos de cette question.

Le sénateur Finestone: Nous sommes assis côte à côte au Sénat. Je l'appuie sans réserve dans son combat.

Le sénateur Milne: Sénateur Finestone, pourquoi, selon vous, le gouvernement n'a-t-il pas dès le départ traité à cet égard sur un pied d'égalité la Loi sur la radiodiffusion et la Loi sur les télécommunications comme votre proposition d'amendement veut qu'on le fasse? Y a-t-il une explication à cela?

Le sénateur Finestone: C'est une bonne question. Je ne saurais toutefois y répondre. Si j'ai bonne mémoire, nous avons, en dedans de huit ou dix ans, revu à trois reprises la Loi sur la radiodiffusion. Nous nous sommes penchés de très près sur cette loi. Je ne me rappelle pas que cette question ait jamais été soulevée.

Peut-être que ma mémoire est défaillante. Je devrai revoir les divers témoignages que nous avons alors entendus. Nous avons voyagé et apporté d'énormes changements à la Loi sur la radiodiffusion, pour ne pas dire que nous l'avons complètement remaniée. Je ne crois pas qu'on ait entendu des témoins se plaindre à propos de l'attribution de frais.

La situation était certes différente à ces époques. Je me souviens que nous avons réussi à épargner aux consommateurs des millions de dollars en faisant rejeter une demande d'augmentation des frais d'abonnement au câble qui était sur le point d'être acceptée. Les groupes de consommateurs concernés ont présenté un exposé crédible des raisons pour lesquelles cette augmentation ne devait pas être autorisée. Je suis sûre que les porte-parole du Centre pour la défense de l'intérêt public pourront vous fournir plus de détails concernant cet épisode lorsqu'ils comparaitront devant nous.

Je ne me rappelle pas qu'une telle modification à la Loi ait été proposée. Pourtant, il s'agit là d'une absence tellement manifeste de concordance entre les deux lois. Il faut dire qu'à cette époque, nous n'assistions pas à un tel mouvement de convergence et de participations croisées dans le domaine des médias. Les sociétés de ce secteur n'étaient pas les gigantesques conglomerats que nous connaissons aujourd'hui, qui sont maintenant impliquées dans la câblodistribution, la radiodiffusion, les chaînes de nouvelles et les journaux. À ce moment-là, on aurait jugé inacceptable de tels investissements croisés dans le secteur des médias. Aujourd'hui, on voit ça autrement.

La présidente: Merci beaucoup de nous avoir fourni des réponses aussi claires, sénateur Finestone. Nous sommes très fiers de ce que l'une des nôtres compare ainsi devant notre comité.

Demain, nous accueillerons les représentants d'Action-Réseau Québec et du Centre pour la défense de l'intérêt public. Nous nous réunirons à 17 heures pour entendre les sénateurs Austin et Stratton à propos de la restructuration des sous-comités sénatoriaux conformément à l'ordre de renvoi du 15 mars au Comité des

We will spend one-half an hour on that before hearing our other witnesses at 5:30.

The committee is adjourned.

OTTAWA, Wednesday, May 9, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met today at 6 p.m. to examine Bill S-7, to amend the Broadcasting Act.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*Translation*]

The Chairman: Today we have witness Mr. Jean Sébastien from Action-Réseau Québec. Mr. Sébastien, I believe you are used to this sort of thing. You will be making your presentation and then the senators may ask questions. You have the floor.

Mr. Jean Sébastien, Delegate, Action-Réseau Québec: Madam Chair, I represent two groups, Action-Réseau Consommateur and the Fédération des associations coopératives d'économie familiale du Québec. These are two coalitions of consumer groups that are in the process of merging, a process that began last June and that should come to fruition next October.

We believe that amending the Broadcasting Act will provide Canadians with the basic conditions needed to ensure that their concerns are heard. The awarding of costs to citizen groups appearing before the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission is intended to enable citizens to play a greater role in regulating broadcasting, by allowing groups such as ours — which represent a significant number of Canadians — to free up staff to prepare comprehensive arguments and, if appropriate, gather the necessary expertise to defend the interests of citizens within the regulatory machinery.

We would like to begin by describing our work and our commitment to defending the opinions of citizens and the conditions that make it possible to achieve a balance between the representations of groups like ours and those of major broadcasting corporations. We will then explain why it is important — more so today than before — to ensure that citizens and consumers are able to make themselves heard in the judicial process that regulates the broadcasting sector.

First, the balance between corporations and citizens must be re-established. An amendment such as the one under review would help to re-establish the balance of power between citizens and corporations. There is no comparison between the scope of the funds available to the corporations operating broadcasting undertakings and the financial means of consumers and the groups

privileges, du règlement et de la procédure. On voudrait entendre nos vues sur la question. Nous allons y consacrer une demi-heure, après quoi nous entendrons nos autres témoins, à compter de 17 h 30.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 9 mai 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 heures pour étudier le projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Nous recevons aujourd'hui M. Jean Sébastien, d'Action-Réseau Québec. Je crois, M. Sébastien, que vous avez l'habitude de ce genre de témoignage. Vous allez faire votre présentation et par la suite, les sénateurs pourront vous poser des questions. La parole est à vous.

M. Jean Sébastien, délégué, Action-Réseau Québec: Madame la présidente, je représente deux groupes, soit Action-Réseau Consommateur et la Fédération des associations coopératives d'économie familiale du Québec. Ce sont deux fédérations d'associations de groupes de défense des consommateurs de l'ensemble de la province du Québec qui sont en processus de fusion, processus entamé en juin dernier et qui devrait aboutir en octobre prochain.

Nous croyons que l'amendement à la Loi sur la radiodiffusion donnerait aux Canadiens les conditions minimales pour qu'ils puissent faire valoir leurs préoccupations. L'adjudication éventuelle de frais pour les groupes représentatifs de citoyens, qui se présentent devant le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes a pour objectif de donner plus de place aux citoyens dans la réglementation de la radiodiffusion en permettant aux groupes qui, comme le nôtre, représentent un nombre significatif de Canadiens de libérer du personnel qui pourra monter des argumentaires complets et, s'il y a lieu, recueillir les expertises nécessaires à la défense des intérêts des citoyens dans la machine réglementaire.

Dans un premier temps, nous décrirons notre travail et notre engagement à défendre la parole citoyenne et les conditions qui permettent d'établir un équilibre entre les représentations de groupes comme les nôtres et les représentations des grandes corporations du milieu de la radiodiffusion. Nous indiquerons pourquoi il est important, sans doute encore plus aujourd'hui qu'hier, que puissent se faire entendre les citoyens et les consommateurs dans le processus juridique de réglementation du secteur de la radiodiffusion.

Il faut d'abord rétablir l'équilibre entre les corporations et les citoyens. En fait, un amendement comme celui qui est à l'étude permet de rééquilibrer le rapport de force entre citoyens et corporations. L'ordre de grandeur des sommes que gèrent les corporations opérant des entreprises de radiodiffusion est sans commune mesure avec les moyens financiers des consommateurs

representing them. This imbalance between the opportunities available to the various parties seeking to be heard during a judicial process does not reflect the values inherent in our democratic system. Effective and informed participation by consumers is often hindered by the limited means available to groups.

We have had occasion to appear before the CRTC with respect to broadcasting matters. In the past year, we have defended our positions in the process that led to the licensing of Télévision des Arts and during the review of the pertinence of expanding the licence territories of cable companies to cover an entire province or several provinces, a situation for which there is a precedent in the distribution of television programming via satellite.

In any case, this type of intervention raises the question as to how much time our staff can devote to these matters. One must understand that almost all of our revenues are associated with our interventions in a particular sector.

Apart from members' dues, less than one third of the grants we receive, that is approximately \$150,000, goes to cover general operating expenses. Given that our group intervenes with respect to a variety of policy issues, ranging from the quality of health care to the development of Canada's energy resources for the common good, it is easy to understand why it is difficult to find the funds needed to work on matters for which our efforts are not compensated.

Some of our groups' revenues comes from the awarding of costs by the regulatory bodies before which we appear, including the Régie de l'énergie du Québec and the CRTC. This money helps to pay the salaries of our employees, those who appear before the regulatory bodies and, to a lesser extent, those working in the shadows to provide the administrative support needed to follow up the various phases of the judicial process.

Our intervention is based on the day-to-day issues that are raised by our members and by the groups we work with; however, we must sometimes call on experts in order to demonstrate how administrative decisions and the introduction of technologies have a negative impact on consumers. The CRTC already has the ability to make such awards under the Telecommunications Act, thereby enabling us to effectively intervene on behalf of consumers with respect to telecommunications policies.

Changes in the television sector have meant that access to television services has gone from a model whereby anyone with a television receiver had free access, to a model dominated by usage-sensitive pricing. This change in supply introduces new barriers to access to television. Given the mandate to ensure the affordable distribution cited in the Broadcasting Act, the entire subscriber fee structure raises a number of important issues.

The establishment of a similar system with respect to broadcasting policy is all the more important today, given that the

et des groupes les représentant. Un tel déséquilibre entre les possibilités pour différentes parties de se faire entendre au cours d'un processus juridique ne correspond pas aux valeurs propres à notre système démocratique. Une participation efficace et informée des consommateurs est trop souvent inhibée par la faiblesse des moyens des groupes.

Il nous est arrivé d'intervenir au CRTC sur des questions liées à la radiodiffusion. Ainsi, au cours de la dernière année nous avons défendu nos positions dans le processus qui a abouti à l'attribution d'une licence pour la télévision des arts et dans le processus qui étudiait la pertinence d'élargir les territoires de licences pour les câblodistributeurs à la taille d'une province ou de plusieurs provinces, situation pour laquelle existe un précédent dans la distribution de chaînes de télévision par satellite.

Dans tous les cas, de telles interventions posent la question du temps que notre personnel peut y consacrer. Il faut comprendre que presque tous nos revenus sont liés au développement de notre intervention dans un secteur particulier.

Outre les cotisations de nos membres, moins du tiers des montants en subvention que nous recevons, quelque 150 000 \$, nous est attribué pour notre fonctionnement de base. Pour un groupe qui intervient sur un ensemble de questions politiques, allant de la qualité des soins de santé disponibles à la population au développement des ressources énergétiques du pays pour le bien commun, on comprendra que les sommes disponibles pour travailler sur des questions pour lesquelles notre travail n'est pas compensé soient difficiles à allouer.

Une partie des revenus de nos groupes provient de l'adjudication des frais que nous accordent les organismes réglementaires devant lesquels nous intervenons, soit la Régie de l'énergie du Québec et le CRTC. Ces sommes contribuent au paiement du salaire de nos employés, ceux qui interviennent devant les organismes réglementaires et, pour une plus faible part, ceux qui, dans l'ombre, font le travail de soutien administratif pour assurer le suivi des différentes étapes du processus juridique.

Notre intervention est fondée sur les réalités quotidiennes qui nous sont rapportées par nos membres et par les groupes avec lesquels nous travaillons. Toutefois, sur certaines questions, il nous faut faire appel à des experts si l'on veut démontrer comment des décisions administratives ou l'implantation de nouvelles technologies ont des effets négatifs sur les consommateurs. Déjà au CRTC, en ce qui a trait aux politiques de télécommunications, une mécanique d'adjudication des frais nous permet de bien intervenir au nom des consommateurs.

L'évolution du secteur de la télévision a fait passer l'accès aux services de télévision d'un modèle de gratuité relative pour toute personne possédant un poste de réception à un modèle où domine la tarification à l'utilisation. Cette modification dans l'offre ajoute de nouvelles barrières à l'accès à la télévision. Compte tenu de la volonté d'assurer l'abordabilité de la distribution énoncée dans la Loi sur la radiodiffusion, la modification complète de la structure de coûts pour les consommateurs pose d'importantes questions.

L'établissement d'un pareil système, en ce qui a trait aux politiques de radiodiffusion, est d'autant plus important

world of broadcasting has changed significantly since the adoption of the Broadcasting Act.

In the past, cable companies offered specialized channels in packages; consumers realized savings by subscribing to a package of channels over and above the basic service. With the analogue technology that cable companies were proposing, technical considerations meant that the complete range of channels had to be distributed; however, with the digital service offered by satellite companies and being developed by cable companies, pay-per-view television service is now possible.

Not long ago, the CRTC announced that it would grant operating licences to 283 new specialized television channels in digital mode. Although we had planned to make an announcement only in the new year, the CRTC had to release the names of the licensees on November 27, 2000, after the *National Post* published a partial list of the licensed channels. With the switch to digital technology, the number of specialized channels is growing in leaps and bounds. Changes in the supply of these services raise two important questions. Conventional television, available at no cost, served the public interest. Is the public interest being better served today? The development of new services creates an upward pressure on consumer supply. The appearance of consumer groups at licensing hearings leads us to question their ability to assume costs.

Licensing is only one aspect of the change in Canada's television landscape. The CRTC is also asking questions regarding the technological changes that subscribers will have to implement in order to be able to receive the new channels. The very consideration of the challenges involved in switching from analogue technology to digital technology raises complicated questions that call for a discussion process that would involve consumer groups.

The policy changes announced following the structural public hearings of March 1993 will, among other things, result in an increase in subscriber fees. In fact, among the various public notices published following hearings, public notice CRTC 1994-7 (Amendments to the cable television regulations, 1986) stipulated that part of the expenditures associated with the implementation of digital technology must be assumed by subscribers. In particular, the decision states:

...a portion of the costs of an addressable, digital decoder installed in each cable household could be recovered through such fee increases.

The development of new technical capabilities permits pay-per-view television service. Licensees are not always interested in this type of "à la carte" distribution. The CRTC is sensitive to their interests. Furthermore, the CRTC is trying to encourage the distribution of Canadian channels in an environment in which the number of foreign channels — especially those from the United States — has increased significantly. Hence, when the CRTC approved the launching of four new channels in May 1999, namely Canal Z, Historia, Séries + and Canal Évasion, it stipulated that they were to be offered as a package.

aujourd'hui que le monde de la radiodiffusion a grandement évolué depuis l'adoption de la Loi sur la radiodiffusion.

Traditionnellement, les câblodistributeurss offraient les chaînes spécialisées en bouquets; les consommateurs bénéficiaient de forfaits pour prendre un ensemble de chaînes en sus du service de base. Alors que dans le mode de transmission analogique que proposaient les câblodistributeurs, des considérations techniques imposaient la distribution d'ensemble de chaînes, la distribution numérique qu'offrent les diffuseurs par satellites et que développent les câblodistributeurs permet la télévision à la carte.

Le CRTC vient d'annoncer qu'il accordera des licences d'exploitation à 283 nouvelles chaînes de télévision spécialisées, en mode numérique. Attendue dans la nouvelle année, le CRTC a dû faire connaître les noms des licenciés le 27 novembre dernier après que le *National Post* ait divulgué une première liste de chaînes autorisées. Avec le virage vers le numérique, le nombre de services spécialisés vient de grimper en flèche. L'évolution de l'offre de ces services pose deux questions importantes. La télévision généraliste captée gratuitement avait le mandat de servir l'intérêt public; comment l'intérêt public est-il mieux servi aujourd'hui? Le développement de nouveaux services créent une pression à la hausse sur l'offre aux consommateurs. La présence des groupes de défense des consommateurs lors des audiences d'attribution de licence permet de poser la question de leur capacité de payer.

L'octroi des licences n'est qu'une étape dans la modification du paysage télévisuel canadien. Le CRTC pose aussi la question des modifications technologiques nécessaires chez chaque abonné pour que ceux-ci puissent capter les signaux des nouvelles chaînes. L'étude même des enjeux de la migration des chaînes de l'analogique au numérique pose des questions complexes qui demande que s'ouvre un processus de discussion dans lequel seraient impliqués les groupes de défense des consommateurs.

Les modifications de politiques annoncées à la suite de l'audience portant sur «La structure de l'industrie», tenue en mars 1993 auront, entre autres, pour effet une augmentation des coûts pour les utilisateurs. En effet, parmi les avis publics publiés à la suite des audiences, l'avis 94-7 — Modification au Règlement de 1986 sur la télédistribution — impose qu'une partie des coûts de la mise en place de la technologie numérique soit assumée par les abonnés. En particulier, dit la décision:

[...] il serait possible de recouvrer une partie des coûts d'un décodeur numérique adressable installé dans chaque foyer câblé au moyen de ces majorations tarifaires.

Le développement de nouvelles possibilités techniques permet la distribution à la carte des chaînes de télévision. Les propriétaires de chaînes n'ont pas toujours intérêt à cette distribution à l'unité. Le CRTC est sensible à leurs intérêts. Qui plus est, le CRTC cherche à encourager la distribution de chaînes canadiennes dans un contexte où le nombre de chaînes étrangères, particulièrement américaines, a crû de façon importante. Ainsi, lorsque le CRTC a autorisé, en mai 1999, le lancement de quatre nouvelles chaînes: Canal Z, Historia, Séries + et Canal Évasion, il a imposé qu'elles soient distribuées en bouquet.

One of the principal observations made following the launch of these new channels was that they reached far fewer viewers than had originally been estimated by their promoters. In fact, the licensees of the new channels had established their fee structure based on the revenues generated by a subscriber penetration rate of 50 per cent. The cable operators initially gave viewers the opportunity to preview the channels, accompanying the launch with a marketing campaign. Among Vidéotron subscribers, the penetration rate was 20 per cent. The penetration rate was slightly higher among Look subscribers; that is, slightly higher than 25 per cent. The inelasticity of consumers' ability to pay is certainly one factor.

Will the recent granting of a licence to a consortium for the development of Télé des Arts have the same fate? The results of a survey commissioned by Vidéotron prior to the hearings revealed that nearly two thirds of subscribers were not interested in subscribing to Télé des Arts, even at a cost of 75 cents a month. Although the survey did not measure the effect of cost increases in the ability to pay, one question on the possibility that those surveyed would cancel their cable services revealed that not everyone could continue bearing increased subscriber fees. Sixteen per cent of those surveyed stated that it was fairly likely or very likely that they would cancel their cable service if Télé des Arts was added to the basic service at a cost of 50 cents a month. Even though some of these people may have been motivated by an anti-establishment beef — one that was, in fact, fed by the survey — some individuals may have felt that it was one expense too many.

Pursuant to the Broadcasting Act, the CRTC has jurisdiction over broadcasting companies and requires them to offer certain channels in their basic service or in another package. For example, in the recent case of Télé des Arts, the CRTC ruled that cable companies in francophone markets had to offer the new channel as part of the option package having the greatest market penetration. With respect to the multipoint distribution companies (satellite television), the CRTC ruled that Télé des Arts must be offered to all francophone subscribers who choose at least three specialized French-language services.

Here is one last example. In May 2001, the CRTC will consider submissions on its community programming policy. Since January 1998, cable companies are no longer required to offer televised community programming. However, some of them have maintained this service, viewing it as a business advantage over their competitors, especially companies broadcasting via satellite. In Quebec, a model had emerged which effectively permitted the achievement of the CRTC objectives as regards community programming, namely citizen participation. In fact, in several areas, community programming was produced by independent not-for-profit organizations that were given access by the cable operators. However, the situation has changed since 1998, particularly in Vidéotron territory, where the company has limited the contributions of independent community television stations,

Parmi les principaux constats, suite au lancement de ces nouvelles chaînes, il faut prendre acte du fait que les chaînes rejoignent beaucoup moins de téléspectateurs que ne l'avaient pronostiqués leurs promoteurs. En effet, les propriétaires des nouvelles chaînes avaient établi leur structure de coûts en fonction des revenus que permet d'attendre un taux de pénétration de 50 p. 100. Les distributeurs ont d'abord offert les chaînes en prévisionnement, accompagnant leurs lancements d'un effort de commercialisation. Chez Vidéotron, les nouvelles chaînes n'ont développé qu'un taux de pénétration de 20 p. 100, chez Look, le taux de pénétration est un peu supérieur à 25 p. 100. Parmi les raisons qui expliquent cette situation, il faut certainement compter sur l'inélasticité de la capacité de payer des consommateurs.

Le cas plus récent de l'attribution de licence à un consortium pour le développement d'une télévision des arts risque-t-il le même sort? Les résultats d'un sondage commandité par Vidéotron avant les audiences montraient que près des deux tiers des abonnés n'étaient pas prêts à s'abonner à la télévision des arts même à 75 cents par mois. Le sondage ne mesurait pas l'effet de hausses du coût sur la capacité de payer, mais une question sur la possibilité que les sondés choisissent d'annuler leur abonnement au câble fait comprendre que tout le monde ne peut continuer à assumer des hausses du coût du service: pour 16 p. 100 des personnes sondées, il était assez probable, voire très probable qu'ils annulent leur abonnement au câble si la télévision des arts était imposée au service de base au coût de 50 cents par mois. Même si pour une partie de ces gens, la réponse a pu être motivée par une grogne anti-establishment — que le sondage, par ailleurs, nourrissait —, on peut penser que certaines personnes voyaient là une dépense de trop.

En vertu de la Loi sur la radiodiffusion, le CRTC a juridiction sur les entreprises de distribution et peut leur imposer d'offrir certaines des chaînes dans le service de base ou dans l'un ou l'autre des étages. Par exemple, dans le cas récent de la télévision des arts, le CRTC a décidé que les câblodistributeurs en marché francophone devraient offrir la nouvelle chaîne au sein du volet facultatif ayant la plus forte pénétration parmi les volets qui existent: quant aux firmes exploitant des systèmes de distribution multipoint — télévision par satellite —, le CRTC a demandé que la télévision des arts soit offerte à tous les abonnés francophones qui choisissent au moins trois services spécialisés de langue française.

Notons, enfin, un dernier exemple. Le CRTC prendra en considération, en mai prochain, des soumissions sur sa politique en matière de programmation communautaire. Depuis janvier 1998, les câblodistributeurs ne sont plus tenus d'offrir une programmation communautaire à la télévision. Plusieurs l'ont néanmoins maintenue y voyant un avantage commercial sur leurs concurrents, en particulier les distributeurs de signal par satellites. Au Québec s'est développé un modèle qui permettait bien l'atteinte des objectifs du CRTC dans sa politique de programmation communautaire, notamment la participation citoyenne. En effet, dans plusieurs régions, la programmation communautaire est produite par des organismes sans but lucratif autonomes auxquels les câblodistributeurs ouvrent l'accès. Mais depuis 1998, la donne a changé, en particulier sur le territoire de

forced several of them to shut down, and increased its own programming hours. The spring hearings will make it possible to establish how the CRTC envisages community participation in the new business environment of television. Once again, the involvement of consumer groups and citizen groups will enlighten the debate.

Madam Chair, honourable senators, we hope that, as the television industry completely reinvents itself, you will agree with us that mechanisms allowing consumers to voice their concerns must be developed. There is absolutely no doubt in our minds that ongoing intervention by consumer groups is becoming a democratic issue, with a view to ensuring expression of opinions and the development of expertise that is independent from the industry.

The Chairman: Mr. Sébastien, on page 2 of your document, third paragraph, you say that part of the revenue comes from the awarding of costs by the CRTC and the Régie de l'énergie du Québec. Does the Régie de l'énergie du Québec do things the same way in awarding costs when you come before it?

Mr. Sébastien: The mechanism is pretty well the same. I would say that if there is a difference it is in the fact that the Régie de l'énergie asks for a budget estimate which the CRTC does not require. At the Régie de l'énergie, we submit a budget estimate and, after that, we ask the official involved in the matter to award costs. If costs are awarded, we present an affidavit indicating the hours we worked or asked third parties to work for us, as well as copies of the other costs involved in managing the case: photocopies, phone bills, in fact all it costs to manage a case. It is pretty well the same mechanism except, maybe, for asking for a budget estimate at the outset.

The Chairman: Do you consider that the awarding of costs under the Telecommunications Act is adequate? Would a pure and simple copy of that model be desirable for the purposes of the Broadcasting Act?

Mr. Sébastien: We are satisfied with the award mechanism for costs provided for under the Telecommunications Act.

The Chairman: So you would want to see the same thing?

Mr. Sébastien: Quite, Madam Chair.

[English]

Senator Forrestall: It is rather interesting to be reminded of the woes that advocacies groups such as yours continue to have to go through.

The work we are doing is a little narrower in nature than the broad brush that you have painted for us, so perhaps if I could go back to some fundamental questions.

Vidéotron qui a limité l'apport des télévisions communautaires autonomes, et en a poussé plusieurs à la fermeture et à développer, par soi-même, de plus en plus d'heures de programmation. Les audiences du printemps permettront d'établir comment le CRTC entrevoit la participation citoyenne dans le nouveau contexte commercial du secteur de la télévision. Encore ici, la participation des groupes de consommateurs et des groupes de citoyens permettra d'éclairer le débat.

Madame la présidente, nous espérons que comme nous, vous trouverez important de développer des mécanismes qui permettraient aux consommateurs de faire entendre leurs préoccupations alors que se redessine complètement l'industrie de la télévision. Il ne fait aucun doute à notre esprit que l'intervention soutenue des groupes de défense des consommateurs devient un enjeu démocratique afin d'assurer l'expression d'opinion et le développement d'expertise indépendante de l'industrie.

La présidente: Monsieur Sébastien, à la page 2 de votre document, le troisième paragraphe, vous indiquez qu'une partie des revenus provient de l'adjudication des frais par le CRTC et la Régie de l'énergie du Québec. Est-ce que la Régie de l'énergie du Québec fonctionne de la même façon dans l'adjudication des frais lorsque vous témoignez devant la Régie?

M. Sébastien: La mécanique est sensiblement la même. Je dirais qu'il y a une différence et c'est le fait que la Régie de l'énergie demande un budget prévisionnel, ce que le CRTC ne demande pas. À la Régie de l'énergie nous faisons un budget prévisionnel et, par la suite, nous demandons au régisseur impliqué dans le dossier l'adjudication des frais. Dans l'éventualité où les frais sont accordés, nous présentons un affidavit indiquant les heures que nous avons soit faites ou demandées à des tiers de faire pour nous, ainsi que les copies des frais que nous avons encourus dans le cadre de la gestion du dossier: photocopies, frais de téléphone, en fait, l'ensemble des frais de gestion d'un dossier. C'est sensiblement la même mécanique, outre, peut-être, le fait de demander un budget au départ.

La présidente: Considérez-vous l'adjudication de frais en vertu de la Loi sur les télécommunications adéquate? Est-ce qu'une copie conforme pure et simple du modèle est souhaitable pour la Loi sur la radiodiffusion?

M. Sébastien: Nous sommes satisfaits d'une mécanique d'adjudication des frais prévus à la Loi sur les télécommunications.

La présidente: Vous souhaiteriez la même chose?

M. Sébastien: Tout à fait, madame la présidente.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Il est assez intéressant de se faire rappeler les tribulations auxquelles continuent d'être exposés des groupes militants comme le vôtre.

Le sujet dont nous sommes saisis est plus restreint que le tableau général que vous avez esquissé pour nous. Aussi, vous demanderais-je de vous en tenir à quelques questions fondamentales.

A colleague who has brought this matter to our attention is concerned about proper representation and about compensation to those who appear. As you know, under the one act, there is room for costing; and under the other one, of course, as senators know, there is no way. I want to ask a couple of questions in this regard.

Looking back over the recent history of your segment of the industry, what do think it might cost to more adequately represent the views of the groups that you are representing? What do you think it might cost on an annualized basis? Are you talking about engaging full or nearly full or part-time personnel, or do you already have those personnel? Just what are we looking at?

At the same time, perhaps, can you give us the benefit of your views on how it should be paid for. Should it be a government payment? Should it be paid by the industry, which of course is the big earner, or out of funds that are made available to the commission? Can you give us your insight into that?

Mr. Sébastien: Well, perhaps in terms of amounts that would be necessary, the best way is to give examples of the amounts that we receive in terms of cost orders, through the Telecommunications Act, when we go to the CRTC.

For the year that just ended, the amount was \$7,500. In 2000, the amount was \$8,500. The last time for which there was a large amount was during the price cap regime, when the telephone industry was deregulated. The amount for that year was \$31,800.

Of course, during that year, the industry was directing a lot of money into its experts and lawyers. If you were to look at what we spent during that year, I think our expenditures against our cost orders are probably proportional to what happened the other years.

I guess the example is adequate. We do not plan to hire somebody to do work specifically on that issue. I already do some of that work. We did appear before the CRTC on two issues last year, so as an analyst on telecom matters and broadcasting I would be continuing to do the same work.

Your last question related to who should pay. As I have said to Senator Bacon, I feel that the way it is designed in the Telecommunications Act is adequate, that that is a sensible way to get money to consumer groups, money that is paid by other actors, on matters of broadcasting.

Senator Forrestall: I understand and I appreciate that. What we are struggling with is that you used the word "reinvent" with respect to convergence, et cetera. You suggested that we also have to find other ways and other methods.

Do you believe that — for example, you would be representing largely interests in Quebec; correct?

Notre collègue qui a attiré notre attention sur ce sujet se préoccupe de la bonne représentation et de l'indemnisation des témoins qui comparaissent devant nous. Comme vous le savez, il y a une loi qui prévoit l'attribution des frais et une autre, comme les sénateurs le savent, qui ne l'autorise pas. Je voudrais vous poser quelques questions à ce sujet.

D'après la récente expérience de votre secteur de l'industrie, à combien estimeriez-vous les coûts d'une représentation plus adéquate du point de vue des groupes dont vous êtes le porte-parole? Quels seraient les coûts annuels d'une telle représentation? Vous faudrait-il engager du personnel à temps plein ou à temps partiel? Avez-vous déjà ce personnel? Que demandez-vous au juste?

Par ailleurs, peut-être pourriez-vous nous éclairer en nous disant qui devrait payer ces coûts. Est-ce l'État? Est-ce l'industrie, dont les profits sont énormes, ou est-ce à partir de fonds mis à la disposition du Conseil? Pourriez-vous éclairer notre lanterne?

M. Sébastien: Pour vous donner une idée des montants dont nous avons besoin, la meilleure façon serait de vous fournir des exemples des montants que nous recevons du remboursement de nos frais en vertu de la Loi sur les télécommunications, quand nous comparaissons devant le CRTC.

Pour l'exercice qui vient de se terminer, ce montant était de 7 500 \$. En 2000, il était de 8 500 \$. La dernière fois que nous avons reçu des sommes considérables, c'était durant les délibérations sur le régime de plafonnement des prix, à l'occasion de la déréglementation de l'industrie du téléphone. Ce montant était alors de 31 800 \$.

Bien entendu, durant cette année-là, l'industrie consacrait l'essentiel de son argent à payer ses experts et ses avocats. Si vous calculez ce que nous avons dépensé pour cette année-là, vous constaterez que nos dépenses par rapport à ce que l'on nous demandait de faire, étaient probablement proportionnelles à ce que nous avons reçu les autres années.

Je pense que l'exemple est parlant. Nous n'avons pas l'intention d'engager quelqu'un pour travailler précisément sur ce dossier. Je fais déjà une partie de ce travail-là. L'année dernière, nous avons comparu devant le CRTC à deux occasions. En tant qu'analyste de questions relatives aux télécommunications et à la radiodiffusion, je continuerai de faire le même type de travail.

Dans votre dernière question, vous me demandiez qui devrait payer. Comme je l'ai dit à le sénateur Bacon, je trouve adéquates les dispositions de la Loi sur les télécommunications. Je trouve que c'est une façon raisonnable de faire parvenir des fonds à des groupes de consommateurs qui militent dans le domaine de la radiodiffusion, fonds qui proviennent d'autres acteurs.

Le sénateur Forrestall: Je comprends votre propos et je vous en remercie. Ce qui nous dérange, c'est votre utilisation du mot «réinventer» en parlant notamment de convergence. Vous avez également dit que nous devons trouver des façons et des méthodes nouvelles.

Croyez-vous... vous représentez essentiellement des intérêts québécois, est-ce bien cela?

Mr. Sebastien: Yes.

Senator Forrestall: With respect to interests in the Atlantic provinces or the Prairies or British Columbia — you must know the players — how do they generally feel? I am not asking you to speak for them, but rather to give us some sense of how they feel about the impact of this. Would the amendment that is being proposed be a welcome amendment?

In other words, are they having difficulty in this age of reinvention of the telecommunications wheel, the wireless wheel? Are they having difficulties, as well?

Mr. Sebastien: Well, consumer groups across Canada are certainly having difficulty, in terms of having enough money to look after the defence of consumers.

An example of that is the Canadian Association of Consumers. They were experiencing large financial difficulties two or three years ago and, as you know, there has been a last-ditch attempt to keep the CAC afloat that has been successful. We are very thankful for that because we work on a regular basis with them and with their members across Canada. It would have been a loss vis-à-vis our work in Quebec not to be able to have respondents across Canada.

Nonetheless, the financial situation remains a difficult one for groups when we want to intervene on a large variety of matters that affect consumers. We need to have a large span, which calls for a lot of resources.

[Translation]

Senator Finestone: You mentioned the CTA. Did the \$10,000 allocated by the cable company help them?

Mr. Sébastien: Yes.

Senator Finestone: Do you think that will be enough or will they need to find more funds to ensure that that group, as well as yours, will be able to function properly?

Mr. Sébastien: I will not speak for the CTA because I know their financial situation is not as catastrophic as it once was.

As for ourselves, as I was indicating, a major part of the funds we receive, especially as subsidies, come from amounts allocated to specific questions.

A major part of the money we get from the Quebec government or the Canadian government is allocated for specific questions. That leads us to intervening on certain specific questions. And that is very good. These are questions that all Canadians find important. So the State finds it equitable and reasonable to allocate funds to us to do research on that. However, you can understand that there might be times when, in our situation as consumer group representatives, we do not see the same priorities as the government officials. At that point, the officials do not give us any subsidies to do any work on those matters.

M. Sébastien: Oui.

Le sénateur Forrestall: S'agissant des intérêts des provinces de l'Atlantique, des Prairies ou de la Colombie-Britannique — vous devez connaître les acteurs —, quelle est leur position d'une manière générale? Je ne vous demande pas de parler en leur nom, mais simplement de nous donner une idée de ce qu'ils pensent. La modification proposée dans le projet de loi serait-elle bien reçue?

En d'autres mots, éprouvent-ils des difficultés à l'ère de la réinvention de la roue des télécommunications, la roue sans fil? Éprouvent-ils les mêmes difficultés que vous?

M. Sébastien: Tous les groupes de défense des consommateurs du pays ont de la difficulté à obtenir suffisamment de fonds pour promouvoir les intérêts des consommateurs.

Au nombre de ces groupes, il y a l'Association des consommateurs du Canada (ACC). En effet, l'ACC a connu de graves difficultés financières il y a deux ou trois ans. Comme chacun le sait, il y a eu une tentative de dernière minute pour assurer la survie de l'ACC. Nous en sommes très reconnaissants, puisque nous collaborons régulièrement avec elle et avec ses membres partout au Canada. Nos activités au Québec en auraient souffert, car nous aurions perdu une représentation pancanadienne.

Ceci étant dit, la situation financière continue d'être difficile pour bien des groupes qui voudraient intervenir sur un vaste éventail des sujets touchant les consommateurs. Nous avons besoin d'une présence sur différents fronts, ce qui nécessite énormément de ressources.

[Français]

Le sénateur Finestone: Vous avez parlé de l'ATC. Est-ce que les 10 000 \$ alloués par le câblodistributeur les a aidés?

M. Sébastien: Oui.

Le sénateur Finestone: Croyez-vous que ce sera suffisant ou faudra-t-il trouver davantage de fonds pour assurer le bon fonctionnement de ce regroupement et du vôtre également?

M. Sébastien: Je ne parlerai pas pour le cas de l'ATC parce que je sais que leur situation financière n'est pas aussi catastrophique qu'elle l'a déjà été.

Pour ce qui est de notre cas, comme je l'indiquais, une grande partie des fonds que nous recevons, notamment en subventions, provient des sommes allouées à des questions spécifiques.

Une grande partie de l'argent qu'on reçoit du gouvernement du Québec ou du gouvernement du Canada est allouée à des questions spécifiques. Cela nous conduit à intervenir sur certaines questions spécifiques. Ce qui est fort bien. Ce sont des questions que l'ensemble des Canadiens et des Canadiennes trouvent importantes. L'État trouve donc juste et raisonnable de nous allouer des fonds pour faire des recherches là-dessus. Cependant, vous comprendrez qu'il peut y avoir des moments où, dans notre situation de représentation des groupes de consommateurs, nous ne voyons pas les mêmes priorités que les gens de l'État. À ce moment-là, les fonctionnaires ne nous attribuent pas de subventions pour faire le travail sur ces dossiers.

Our financial situation is always a bit borderline. For example, last year we decided to intervene in the area of arts television and regional licences. In one case, it is something that affected everybody because everybody was going to be getting that station. In the other, it was a more technical question that we thought might have an impact because it changes the conditions of the licence. Before, the conditions of the licence were for small territories. Someone living in Trois-Rivières, with a licence for the Trois-Rivières region, could profit from aspects of the licence condition at the time the condition was generalized.

As concerns regional licence conditions, there was that kind of thing at stake. It is a technical matter that we found important enough for an intervention. We assumed the costs.

Senator Finestone: Do you do any work in cooperation with the Consumers Council?

Mr. Sébastien: Yes.

Senator Finestone: So you can give the CRTC a pan-Canadian view?

Mr. Sébastien: Very often we present our view to many groups — we share the work out amongst different people — and we work in coalition with the PIAC, with the Consumer's Association of Canada and with the National Anti-Poverty Organization. These are groups with which we work very frequently even on matters which, at first glance, have nothing to do with Quebec. For example, there are negotiations concerning a new system for capping phone prices for the old companies and there is also one for two companies operating in Quebec: Telus Québec and Québec Téléphone. The Canadian groups, in view of the stakes of the capping of the prices, are working with us on this question for those two companies operating in Quebec. We very often work in co-operation with groups from all across the country even when the matter only concerns companies in Quebec. If the stakes are pan-Canadian, the groups frequently work as a coalition.

Senator Finestone: Could you explain what information you get? Let us say that you went to see what is happening in Trois-Rivières, Trois-Pistoles, Sherbrooke or the northern latitudes, what are you looking for? How do you proceed? How do you make sure that you voice the real concerns, the real questions affecting the community sector, an area I am particularly interested in?

Mr. Sébastien: As I said, we are two federations. We have members everywhere in Quebec. These are groups that have general meetings of neighbourhood citizens when we are talking about neighbourhoods or cities. One of our member associations is specialized in a given area and that is the Insurance Consumers Group. Otherwise, the nine other members of our federation are associations rooted either in a given city or one of Montreal's

Notre situation financière est toujours un peu sur une corde raide. Par exemple, on a décidé, l'an dernier, d'intervenir sur la télévision des arts et sur la question des licences régionales. Dans un cas, c'est une question qui touchait tout le monde parce que tout le monde allait avoir ce poste. Dans l'autre cas, il s'agissait d'une question plus technique dont on pensait qu'elle aurait un impact parce qu'elle modifie les conditions de licence. Auparavant, les conditions de licence étaient pour des petits territoires. Quelqu'un qui habite à Trois-Rivières pouvait, avec une licence pour la région de Trois-Rivières, profiter de tels aspects de la condition de licence au moment où cette condition était généralisée.

Au niveau des conditions de licences régionales, il y avait ce type d'enjeu. C'est une question technique sur laquelle il nous est apparu important d'intervenir. On le fait à nos frais.

Le sénateur Finestone: Est-ce que vous faites un travail en collaboration avec le Conseil des consommateurs?

M. Sébastien: Oui.

Le sénateur Finestone: Ainsi, vous pouvez présenter devant le CRTC une vision pancanadienne?

M. Sébastien: Très souvent nous la présentons à plusieurs groupes — on se partage le travail entre les différentes personnes — et nous travaillons en coalition avec le PIAC, avec l'Association canadienne des consommateurs et avec l'Organisation nationale anti-pauvreté. Ce sont des groupes avec lesquels nous travaillons très fréquemment, parfois même sur des questions qui, à première vue, ne touchent que le Québec. Par exemple, il y a une négociation visant un nouveau régime en plafonnement des prix en téléphonie pour les anciennes compagnies et il y en a aussi une pour deux compagnies qui opèrent au Québec: Telus Québec et Québec Téléphone. Les groupes canadiens, compte tenu de l'enjeu du plafonnement des prix, travaillent avec nous sur le dossier pour ces deux compagnies qui opèrent sur le territoire québécois. Nous travaillons très souvent en coalition avec des groupes de partout au pays, même quand la question ne touche que des compagnies au Québec. Si l'enjeu est pancanadien, les groupes travaillent très fréquemment en coalition.

Le sénateur Finestone: Pouvez-vous nous expliquer quelles sont les informations que vous allez recueillir? Disons que vous allez voir ce qui se passe à Trois-Rivières, à Trois-Pistoles, à Sherbrooke ou dans le Grand Nord, qu'allez-vous chercher? Comment procédez-vous? Comment vous assurez-vous d'être la voix des vraies inquiétudes, des vraies questions qui touchent le secteur communautaire — pour lequel j'ai un intérêt très particulier?

M. Sébastien: Comme je l'ai indiqué, nous sommes deux fédérations. Nous avons des membres partout au Québec. Ce sont des groupes qui ont des assemblées générales de citoyens et de citoyennes du quartier lorsqu'il s'agit de groupes de quartier ou de ville. Une de nos associations membres est spécialisée dans un domaine, il s'agit du Regroupement des consommateurs d'assurance. Sinon, les neuf autres membres de notre fédération

neighbourhoods. In Montreal, there are several consumer associations.

We have democratic mechanisms that allow us to meet regularly during the year. First, we have a group discussing all kinds of subjects, but we also have a committee on telecommunications, broadcasting and the information network made up of members of many community associations. We also work regularly with people from the regions of the Bois-Francs, Sherbrooke and Rouyn who are those who, during the last two years joined the paid staff of the federation to work on telecommunications matters. In other years, it could be people from other regions. Over the last two years, it's been people from the Estrie, the Bois-Francs and Rouyn who have been working with us on telecommunications matters.

Senator Finestone: When the CRTC gives public notice about a hearing on whatever subject, how do the groups or individuals who want to appear find out exactly what the criteria are for them to be able to work with the lawyers who are working according to the established criteria? Are there any rules of the game that need to be followed to be aware of what you are allowed to do?

Mr. Sébastien: Yes.

Senator Finestone: It is clear, you have no reason to say that you were not aware of what was going on when you appeared?

Mr. Sébastien: Absolutely. The CRTC allows groups representing citizens to intervene and specifies that for there to be costs awarded, the group must be representative of a group of telephone service users. It must have made a presentation to the board that allowed the commissioner to better understand the subject. So, in the rules of procedure, those standards are clearly established.

Senator Finestone: You always expect the same kind of information for appearances?

Mr. Sébastien: It is normal, if costs are awarded, that they not be given.

[English]

Senator Finestone: The same rules and procedure or similar to that which you are accustomed to under telecommunications?

Mr. Sébastien: Yes.

[Translation]

Senator Finestone: You referred to the fact that some changes introduced new barriers to access to television. Given the will to ensure the accessibility of distribution as set out in the Broadcasting Act, you feel that the complete overhaul of the fee structure for consumers raises important issues.

Have you already expressed this opinion? Has the CRTC already examined this?

sont des associations implantées soit dans une ville ou dans des quartiers de Montréal. À Montréal, il y a plusieurs associations de consommateurs.

Nous avons des mécaniques démocratiques qui nous permettent de nous réunir régulièrement pendant l'année. Nous avons d'abord un groupe qui discute de tous les sujets, mais nous avons aussi un comité sur les télécommunications, sur la radiodiffusion et sur l'infomoute, qui regroupe des membres de plusieurs associations de consommateurs. Nous travaillons régulièrement avec les gens de la région des Bois-Francs, de Sherbrooke et de Rouyn qui sont ceux qui se sont joints depuis deux ans au personnel rémunéré de la fédération pour travailler sur les questions de télécommunication. D'autres années, cela pourrait être des gens d'autres régions. Depuis deux ans, ce sont ces gens de l'Estrie, des Bois-Francs et de Rouyn qui travaillent avec nous sur les questions de télécommunication.

Le sénateur Finestone: Quand le CRTC émet un avis public selon lequel il y aura une session sur tel ou tel sujet, comment les regroupements ou les individus qui veulent comparaître font-ils pour savoir exactement les critères pour qu'ils puissent travailler avec les avocats qui, eux, travaillent dans les barèmes énoncés? Est-ce qu'il y a des règles du jeu de façon à être au courant de ce que vous avez le droit de faire?

M. Sébastien: Oui.

Le sénateur Finestone: C'est clair, vous n'avez aucune raison de dire que vous n'étiez pas au courant lors de comparutions?

M. Sébastien: Tout à fait. Le CRTC permet à des groupes représentant des citoyens d'intervenir et il précise que, pour qu'il y ait adjudication des frais, le groupe doit être représentatif d'un ensemble d'utilisateurs du service téléphonique. Il doit avoir fait une présentation au conseil qui a permis au commissaire d'avoir une meilleure compréhension du sujet. Donc, dans les règles de procédure, ces normes sont clairement établies.

Le sénateur Finestone: Vous attendez le même type d'information pour les comparutions?

M. Sébastien: Il est normal, s'il y a adjudication de frais, que ceux-ci ne soient pas donnés.

[Traduction]

Le sénateur Finestone: Des règles et des procédures pareilles ou semblables à celles régissant des télécommunications, que connaissez bien?

M. Sébastien: Oui.

[Français]

Le sénateur Finestone: Vous avez parlé du fait que certaines modifications changent les nouvelles barrières pour l'accès à la télévision. Compte tenu de la volonté d'assurer l'accessibilité de la distribution énoncée dans la Loi sur la radiodiffusion, vous trouvez que la modification complète de la structure de coûts pour les consommateurs pose d'importantes questions.

Avez-vous déjà présenté ce point de vue? Est-ce que cela a déjà été adressé par le CRTC?

Mr. Sébastien: We have not yet presented this to the CRTC. However, the CRTC will be holding hearings soon, when these questions may be addressed. Subject to confirmation, this is public notice 2113. I will have to check the number.

In this document, the CRTC has in fact stated that there are real issues for the consumer concerning free access to broadcasting. The issue of moving from relatively free access to a user-pay model concerns the Commission.

Senator Finestone: Democracy is being served by the measures you have already undertaken and I hope that further allocations of funds will help you to continue your excellent work.

[English]

Senator Spivak: It is difficult to grasp all of the emerging issues in this new world of television. I just have a couple of questions, and I will ask them all together, because unfortunately I have to leave. First, I want to ask you about community programming. What you are saying is obviously going to go by the by. I think that is very important. However, I do not understand your point about the transference between analog and digital. Are you suggesting that when digital is in force everywhere we are going to be able to pick and choose by pay TV? Or will it still be the same cabled bundle? How will that be affordable? I am sure that affordability is one of your major issues — affordability, access to community programming.

Senator Finestone: It is something we should be looking at anyway.

Senator Spivak: You are right, senator. My compliments, because this is a very good piece of legislation.

Mr. Sébastien: First, on community programming, the council is currently studying the question and evaluating the possibility of putting in place a system for community television that would be similar to what exists for community radios. Community programming per se as it has existed since the inception of cable television is not something that is licensed for the group that prepares the programming. There used to be a condition of license to the distributor who was obligated in the past to have community programming. However, amidst that, not-for-profit organizations prepared their own programming and it came to air through the good services of distributors. We feel that groups that do that should have licenses the same way as radios do.

Senator Spivak: Can you address the issue of affordability with respect to the new packages and how is that going to work?

Mr. Sébastien: This is really a policy issue; it is not technical in nature. There is the feasibility to have pick and choose TV.

M. Sébastien: Nous ne l'avons pas encore présenté au CRTC. Le CRTC, cependant, tiendra des audiences prochainement où ces questions pourront être abordées. Sous toute réserve, c'est l'avis public 2113. Il faudrait que je vérifie le numéro.

Dans le cadre de ce document, le CRTC a d'ailleurs indiqué qu'il y avait des enjeux réels pour le consommateur quant à la gratuité. La question de passer du modèle de gratuité relative à un modèle de coût à l'utilisation préoccupe le conseil.

Le sénateur Finestone: L'avis démocratique se poursuit par les actions que vous avez déjà entreprises et j'espère que d'autres allocations de fonds vous aideront à poursuivre votre excellent travail.

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Il est difficile d'assimiler tous les enjeux qui jaillissent dans ce nouveau monde de la télévision. J'aurais quelques questions à vous poser, et je veux les poser en même temps, car malheureusement je dois vous quitter. Premièrement, j'aimerais que vous nous parliez de la programmation communautaire. Ce que vous dites est tout à fait à propos. Je crois que c'est très important. Toutefois, je ne comprends pas ce que vous avez dit au sujet du transfert de l'analogique au numérique. Êtes-vous en train de dire que lorsque le passage au numérique sera effectué partout, nous serons en mesure de choisir les programmes grâce à la télévision payante? Est-ce qu'on continuera d'avoir le même type de bouquets de programme par câblodistribution? En quoi cela serait-il abordable? Je suis sûr que la question des prix abordables est l'un des principaux enjeux — prix abordables et accès au programme communautaire.

Le sénateur Finestone: C'est un sujet sur lequel on devrait se pencher de toute façon.

Le sénateur Spivak: Vous avez raison, madame le sénateur. Je vous fais mes compliments, car vous avez proposé un très bon projet de loi.

M. Sébastien: Tout d'abord, au sujet de la programmation communautaire, sachez que le Conseil étudie actuellement la question et évalue la possibilité de mettre en place un système pour la télévision communautaire qui serait semblable à ce qui existe pour les radios communautaires. Depuis le début de la télévision par câble, les groupes chargés de la programmation communautaire n'ont jamais eu à obtenir de licence. Dans le passé, la programmation communautaire était une condition d'octroi de licence de câblodistributeur. Cependant, dans l'intervalle, des organisations à but non lucratif se sont mises à élaborer leur propre programme que les câblodistributeurs ont bien voulu diffuser. Nous estimons que les groupes qui le font devraient obtenir des licences à l'instar des radios.

Le sénateur Spivak: Pourriez-vous nous parler du prix des bouquets de télévision numérique? Ces prix seront-ils abordables et comment cela marcherait-il?

M. Sébastien: C'est vraiment une question de réglementation, qui n'est pas technique. Il y a la possibilité d'avoir la télévision à la carte.

The CRTC is afraid of that because of the large availability of American television. In order to protect Canadian culture, the CRTC believes that the solution involves having packages of Canadian TV available.

Senator Finestone: It is the law.

Mr. Sébastien: You are right. When the gates are opened to a lot of the availability of American TV, the CRTC, in order to keep a percentage of Canadian programming available, has to get more Canadian programming. Of course, that costs money, and the money comes from consumers.

So then you get specialized TV. Of course, there will not be 283 new TV stations because some corporations will not be able to get the projects started. Some of them will go to the bank but will not be successful in getting the financing, even if they have a license. However, of course, having a license does help when you go to the bank in the hope of getting a project started.

So there will be a lot of new Canadian specialty TV in the next few years, which is a response of the CRTC to the opening up and availability of TV from the U.S. However, there are costs associated with those new Canadian projects — which makes it more of a policy issue than a technical one.

Senator Spivak: The issue of Canadian content is something that we were very concerned with in our previous studies. It seems to me that it is not just an issue of Canadian product for export — I think we are doing very well there. It is an issue of mass culture. If you only expose the population to *Survivor* and stuff like that, then that is what they will be interested in. It becomes self-perpetuating. It is essential that there be a broad and interesting variety of Canadian culture available for viewing. At least viewers will then have a choice.

Thank you for your attention to this matter. The work you are doing is very important.

Senator Finestone: Just pass the bill. That is all.

Senator Spivak: We will pass the bill.

[Translation]

The Chairman: Mr. Sébastien, thank you for your testimony, and we do apologize for having kept you waiting.

[English]

Our next witness is Mr. Michael Janigan, who is with the Public Interest Advocacy Centre. Welcome to our committee.

Please proceed with your presentation, following which senators will have questions for you.

Le CRTC s'inquiète de la prédominance de la télévision américaine. Afin de protéger la culture canadienne, il croit que la solution serait d'offrir des bouquets canadiens.

Le sénateur Finestone: C'est donc la loi qui le dispose.

M. Sébastien: C'est bien cela. Si l'on ouvre le marché à un grand nombre de chaînes américaines, le CRTC, s'il veut préserver un pourcentage d'émissions canadiennes, devra s'assurer d'une augmentation de la programmation canadienne. Évidemment, cela coûte de l'argent, et ce sont les consommateurs qui paient la facture.

D'autre part, il y a la télévision spécialisée. Bien entendu, il n'y aura pas 283 nouvelles chaînes de télévision, étant donné que certaines entreprises ne seront pas en mesure de lancer leurs projets. Certaines entreprises s'adresseront à des banques pour obtenir des prêts, mais ne réussiront pas à s'assurer le financement nécessaire, même après avoir obtenu une licence. Ceci étant dit, le fait d'être détenteur d'une licence peut aider lorsque l'on s'adresse à une banque dans l'espoir de mettre son projet en branle.

Il y aura donc de nombreuses nouvelles chaînes canadiennes spécialisées au cours des prochaines années, ce qui est une réaction en fait du CRTC à l'ouverture du marché canadien aux chaînes américaines. Mais qui dit nouveaux projets canadiens, dit coûts supplémentaires — ce qui en fait une question plus de principe que technique.

Le sénateur Spivak: La question du contenu canadien nous a grandement préoccupés dans nos études antérieures. Il me semble qu'il ne s'agit pas là simplement d'un produit canadien destiné à l'exportation — je pense que les exportations canadiennes se portent très bien d'ailleurs. Il s'agit plutôt de la culture de masse. Si l'on se contente d'exposer la population canadienne à *Survivor* et à des émissions de ce type, il est évident qu'ils ne s'intéresseront qu'à cela. On tombe dans un cercle vicieux. C'est pourquoi il est impérieux que l'on offre aux Canadiens un éventail vaste et intéressant d'émissions reflétant la culture canadienne. Ainsi, on fournirait au moins aux téléspectateurs un choix.

Je vous remercie de l'attention que vous portez à cette question. Le travail que vous faites est très important.

Le sénateur Finestone: C'est simple, vous n'avez qu'à voter le projet de loi.

Le sénateur Spivak: C'est ce que nous avons l'intention de faire.

[Français]

La présidente: Monsieur Sébastien, nous vous remercions de votre témoignage et nous nous excusons de vous avoir fait attendre.

[Traduction]

Notre prochain témoin est M. Michael Janigan, qui représente le Centre pour la défense de l'intérêt public. Bienvenu à notre comité.

Vous pouvez faire votre exposé, après quoi, les sénateurs vous poseront des questions.

Mr. Michael Janigan, Executive Director and General Counsel, Public Interest Advocacy Centre: Madam Chairman, we appreciate the opportunity to attend today to give our support to what we think is a very important piece of legislation. My representations today will be on behalf of the Public Interest Advocacy Centre, the National Anti-Poverty Organization, Rural Dignity, and British Columbia PIAC.

Bill S-7 addresses a long-standing oversight in the Broadcasting Act that increasingly over the last several years has become a major barrier to fair and effective participation and representation by and from the public at regulatory proceedings involving broadcasting, cable television, and new media such as the Internet.

Before addressing some of these issues in detail, I would like to deal with some of the important questions that were raised by some senators during the debate on second reading.

Senator Gauthier raised two questions about the bill. The first dealt with the placement of the amendment in the Broadcasting Act. Senator Gauthier said, in part, the following:

Numbering the proposed amendment clause 9.1 places it among the commission's "general powers." Since the proposed power is to grant the commission the authority to grant costs specifically in the context of the hearing, the clause would be better placed, in my opinion, near those that set out the powers of the commission having to do specifically with the commission's power over hearings.

This is an issue that we have analyzed and have spent some time on, including consultation with the CRTC and the Senate lawyer as well as internally in PIAC. We considered the placement of the amendment around sections 16, 18 and 21 of the Broadcasting Act but felt that it would be most appropriate to place the amendment in a new section, 9.1 and 10(1)(j).

The intent is to amend the Broadcasting Act such that the commission has the power to award costs, and to do so with wording that creates symmetry between this and the Telecommunications Act. We believe it is important that the amendment neither conveys more nor less powers than that which exists in the Telecommunications Act.

The establishment of the criteria for awarding of costs in the Telecommunications Act is found under the power to make regulations in section 67. The section in the Broadcasting Act most comparable to this is section 10. In the sections of the Broadcasting Act dealing with hearings, the language is clearly different. For example, with section 18, the act discusses the commission's ability to make rules. However, to create the desired symmetry and to avoid possible future confusion and challenge to these powers, it was felt more appropriate to establish cost-award criteria as part of regulations instead of rules. The power to be able to make cost awards in the Telecommunications Act is found in section 56 and is identical to the wording proposed for the new section 9.1 in this proposed amendment. The ability to make regulations establishing the criteria for the awarding of costs was

M. Michael Janigan, directeur exécutif et avocat général, Centre pour la défense de l'intérêt public: Madame la présidente, nous vous remercions de l'occasion que vous nous donnez de comparaître devant vous aujourd'hui pour manifester notre appui pour ce que nous estimons être un très important projet de loi. Le PIAC se présente aujourd'hui en son propre nom et au nom de l'Organisation nationale anti-pauvreté, Dignité rurale et PIAC Colombie-Britannique.

Le projet de loi S-7 remédie à une négligence de la Loi sur la radiodiffusion, qui est devenue depuis quelques années un obstacle important à une participation et à une représentation justes et utiles du public aux instances réglementaires en matière de radiodiffusion, de télédistribution et de nouveaux médias comme l'Internet.

Avant d'aborder certaines de ces questions plus en détail, nous aimerions d'abord parler des questions importantes soulevées par certains sénateurs en deuxième lecture.

Le sénateur Gauthier a soulevé deux questions au sujet du projet de loi. La première portait sur l'emplacement de la modification dans la Loi sur la radiodiffusion. Le sénateur Gauthier a dit:

En faisant de la modification proposée l'article 9.1, on la place parmi les pouvoirs généraux du Conseil. Étant donné que le pouvoir proposé consiste à accorder au Conseil l'attribution d'adjudger des frais précisément dans le contexte des audiences, l'article serait mieux placé, à mon avis, près de ceux qui établissent les pouvoirs du Conseil ayant trait précisément à son pouvoir concernant les audiences.

Nous avons passé du temps à étudier et à analyser cette question et nous avons consulté le CRTC et l'avocat du Sénat ainsi que notre propre conseiller juridique. Nous avons envisagé de placer la modification autour des articles 16, 18 et 21 de la Loi sur la radiodiffusion, mais avons estimé qu'il serait préférable de la placer dans un nouvel article 9.1 et alinéa 10(1)(j).

Il s'agit de modifier la Loi sur la radiodiffusion de manière à ce que le Conseil ait le pouvoir d'adjudger des frais et de le faire de façon à créer une symétrie avec la Loi sur les télécommunications. Il est important que la modification n'accorde ni plus ni moins de pouvoir que ce qui existe dans la Loi sur les télécommunications.

L'article 67 de la Loi sur les télécommunications, qui établit les pouvoirs par règlement, prévoit l'établissement des critères d'attribution des frais. L'article de la Loi sur la radiodiffusion qui s'en rapproche le plus est l'article 10. Dans les articles de la Loi sur la radiodiffusion portant sur les audiences, le libellé est clairement différent et, par exemple, l'article 18 porte sur la capacité du Conseil d'instituer des règles. Toutefois, pour créer la symétrie souhaitée et éviter une confusion possible et la contestation de ces pouvoirs, on a estimé plus approprié d'établir les critères d'adjudication des frais dans le cadre des règlements plutôt que des règles. Les pouvoirs d'adjudger les frais dans la Loi sur les télécommunications sont énoncés à l'article 56, qui est identique au libellé proposé pour le nouvel article 9.1 dans cette modification proposée. Il a donc été recommandé de créer un

therefore recommended as a subsection in section 10, and again uses the same exact wording for both acts.

Section 10 will allow the commission to make regulations respecting criteria for the awarding of costs based on its general powers. As part of the way the logic works, therefore, the power to be able to make cost awards needs to be established in section 9.1 before section 10. This placement and flow, the power to award costs and the ability to make regulations to this effect will bring symmetry to the two acts. This was the rationale used in preparing the amendment. We think it best to defer to the commission with respect to this issue as it has the most expertise in the application of both acts and bears the ultimate responsibility for the workable implementation of the amendment. If the commission were of the view that the amendment should be placed in another location in the Broadcasting Act, we would be prepared to follow that recommendation.

Senator Gauthier also raised a question about panels. Senator Gauthier stated:

Bill S-7 gives the right to the commission to grant costs, but not to panels established by the commission. Under the Telecommunications Act panels are not established. Under the Broadcasting Act they are. Why not extend the same right to those panels that we do to the commission?

Again, we must defer to the commission to provide a definitive answer to this question. However, it is our understanding that under its discretionary powers the commission may conduct proceedings with or without a panel and that it may also award costs for any type of proceeding, whether this be paper-based, a public hearing or conducted with or without a panel, and so forth. In other words, there is no direct linkage between whether or not a panel is used or not used for the public process in order to enable cost awards.

Senator Nolin also raised a question in the debate during second reading. The question involved the wording in the proposed new section 9.1(2) whereby the commission "may establish a scale for the taxation of costs." As we mentioned in regard to Senator Gauthier's question, in order to create symmetry between the acts the exact same wording has been used for the amendment as in subsections 56(1) and (2) of the Telecommunications Act. Subsection 56(2) states:

The Commission may order by whom and to whom any costs are to be paid and by whom they are to be taxed, and may establish a scale for the taxation of costs.

The same wording has been used for the proposed new section of the Broadcasting Act, 9.1(2). What the commission means by "scale" for costs are those reasonable expenses and professional fees that the commission prescribes in a scale. They are based on prevailing market rates. This is stipulated in the Rules of Procedure under the Telecommunications Act established by the commission under section 44(6). The word "scale" is already established in the Telecommunications Act and the Rules of

paragraphe à l'article 10 pour permettre la prise d'un règlement établissant les critères d'adjudication des frais et d'utiliser, à nouveau, le même libellé dans les deux lois.

L'article 10 permettra au Conseil de prendre un règlement concernant les critères d'adjudication des frais dans le cadre de ses pouvoirs généraux. Par conséquent, selon cette logique, le pouvoir d'adjudication des frais doit être établi à l'article 9.1 avant l'article 10. Cet emplacement et la continuité, le pouvoir d'adjudger des frais et la capacité de prendre des règlements à cet effet, seront symétriques dans les deux lois. C'est ce qui a motivé la préparation de la modification. Nous pensons qu'il est préférable de s'en remettre au Conseil à ce sujet. Le Conseil a l'expertise nécessaire dans l'application des deux lois et est responsable de la mise en oeuvre de la modification. Si le Conseil estime que la modification doit être placée ailleurs dans la Loi sur la radiodiffusion, nous sommes prêts à suivre sa recommandation.

Le sénateur Gauthier a également soulevé une question au sujet des comités. Le sénateur Gauthier a dit:

Le projet de loi S-7 accorde au Conseil le droit d'adjudger des frais mais non aux comités établis par le Conseil. La Loi sur les télécommunications ne prévoit pas la création de comités alors que la Loi sur la radiodiffusion le prévoit. Pourquoi ne pas donner à ces comités le même droit que nous accordons au Conseil?

Une fois encore, nous nous en remettons au Conseil pour donner la réponse définitive à cette question. Mais nous croyons comprendre qu'en vertu de ses pouvoirs discrétionnaires, le Conseil peut tenir des instances sans ou avec des comités et qu'il peut également choisir d'adjudger des frais relatifs à n'importe quel type d'instance, qu'il s'agisse d'un mémoire, d'une audience publique, menée avec ou sans comité, et ainsi de suite. Autrement dit, il n'existe pas de lien direct entre la question de savoir si oui ou non on utilise un comité au cours d'un processus public et pour une adjudication de frais.

Le sénateur Nolin a également soulevé une question au cours de la seconde lecture. La question portait sur le libellé du nouveau paragraphe 9.1(2) proposé, selon lequel le Conseil «peut établir un barème pour la taxation des frais». Comme nous l'avons déjà dit au sujet de la question du sénateur Gauthier, afin de créer une symétrie entre les deux lois, il faut utiliser les mêmes termes pour la modification que ceux utilisés dans les paragraphes (1) et (2) de l'article 56(1) et (2) de la Loi sur les télécommunications. Le paragraphe 56(2) stipule:

Le Conseil peut désigner les créanciers et les débiteurs de ses frais ainsi que le responsable de la taxation; il peut également établir un barème à cette fin.

On a utilisé le même libellé pour le nouveau paragraphe proposé de la Loi sur la radiodiffusion, 9.1(2). Ce que le Conseil entend par «barème» sont les dépenses raisonnables et les honoraires professionnels que le Conseil fixe. Ces dépenses sont calculées d'après les taux courants du marché. C'est ce qui est stipulé dans les règles de procédure du Conseil, en vertu de la Loi sur les télécommunications, paragraphe 44(6). Le terme «barème» est déjà utilisé dans la Loi sur les télécommunications, et les

Procedure for the implementation of this, and has been established in common usage and meaning by the commission. We would suggest that the commission can provide more detail for senators if so desired on this issue. If the amendment is passed, the commission will be creating similar rules of procedure for the Broadcasting Act, and we expect these will be comparable.

In speaking to the amendment directly, in exercising its responsibilities under the Broadcasting Act the CRTC is given important decision-making powers associated with the promotion of Canadian culture, the setting of rates, the introduction of competition, the management of convergence and the resolution of stakeholder disputes.

All of those activities, in one way or the other, have significant implications for Canadians. In recent years, we have witnessed a burgeoning competitive marketplace, coupled with convergence between the traditionally separated areas of telecommunications, broadcasting, and now new media and the Internet. This has resulted in a commensurate increase in the complexity of decisions by the CRTC that in turn requires informed submissions and participation by public interests in proceedings.

While it is true that CRTC broadcasting proceedings have always allowed for public input, the reality is that there are significant financial impediments to meaningful intervention by consumer and other public interests. This amendment will not change access to the CRTC proceedings by the public. What it will do is address a major gap by adding another level of participation. Public interest will be able to generate substantive and credible evidence and research for submissions that will better represent the interests of Canadians, offer a balance to the evidence presented by the industry, and permit the CRTC to effectively render good decisions.

For many proceedings over the past several years, consumer groups have requested the CRTC to award costs for broadcasting-related proceedings. To its credit, in response to a detailed request for consideration for costs by the Public Interest Advocacy Centre in the television policy review proceedings, the commission made considerable effort to assess whether there were aspects of the Broadcasting Act that would permit it to award costs. In its findings, the commission determined this would only be possible if "Parliament chooses to proceed by legislative amendment to grant the Commission an express power to award costs to interveners in broadcast proceedings."

In follow-up discussions with the Department of Heritage, it became apparent that there was not a keen desire for the government to open up the Broadcasting Act to deal only with this change. As such, a private member's bill approach was the only alternative available, and Senator Finestone is to be commended for so doing.

Règles de procédure qui en visent la mise en oeuvre sont couramment utilisées par le Conseil. Nous suggérons que le Conseil fournisse davantage de détails aux sénateurs sur ce point. Si la modification est adoptée, le Conseil créera des Règles de procédure semblables pour la Loi sur la radiodiffusion, et nous nous attendons à ce qu'elles soient comparables.

S'agissant de la modification comme telle, nous pensons que, pour exercer ses responsabilités en vertu de la Loi sur la radiodiffusion, le CRTC se voit confier des pouvoirs décisionnels importants associés à la promotion de la culture canadienne, l'établissement des tarifs, l'introduction de la concurrence, la gestion de la convergence et le règlement des différends entre les intervenants.

Toutes ces activités, d'une façon ou d'une autre, ont des implications importantes pour les Canadiens. Ces dernières années, nous avons vu la naissance d'un nouveau marché concurrentiel, associé à la convergence entre les secteurs traditionnellement séparés des télécommunications, de la radiodiffusion et maintenant des nouveaux médias et de l'Internet. Cela a donné lieu à une augmentation correspondante de la complexité des décisions que doit prendre le CRTC, ce qui exige des interventions et une participation informées des groupes de défense de l'intérêt public aux instances.

Même s'il est vrai que les instances du CRTC sur la radiodiffusion ont toujours autorisé la participation du public, le fait est qu'il existe de nombreux obstacles financiers à une intervention utile du consommateur et d'autres groupes de défense de l'intérêt public. Cette modification ne changera pas l'accès du public aux instances du CRTC, mais elle comblera une lacune importante en ajoutant un autre niveau de participation. Les groupes de défense de l'intérêt public pourront produire des preuves crédibles et de fond et mener des recherches en vue d'interventions qui représenteront mieux les intérêts des Canadiens, contrebalanceront les preuves présentées par l'industrie et permettront au CRTC de prendre de bonnes décisions.

Au cours des dernières années, les groupes de consommateurs ont demandé à maintes reprises que le CRTC adjuge des frais relatifs aux instances liées à la radiodiffusion. Il faut reconnaître qu'en réponse à une demande détaillée d'attribution de frais du Centre pour la défense de l'intérêt public pour participer aux instances sur l'examen des politiques relatives à la télévision, le Conseil a déployé des efforts considérables pour savoir si certains aspects de la Loi sur la radiodiffusion lui permettaient d'adjuger les frais. Dans ses conclusions, le conseil a décidé que cela ne serait possible que si «le Parlement choisit de procéder par modification législative pour accorder au Conseil le pouvoir express d'adjuger des frais aux intervenants pour participer aux instances en matière de radiodiffusion.»

Dans les discussions qui ont suivi avec le ministère du Patrimoine, il est devenu évident que le gouvernement n'était pas vraiment prêt à revoir la Loi sur la radiodiffusion pour traiter uniquement de ce changement. C'est pourquoi un projet de loi privé est devenu la seule solution, et nous félicitons le sénateur Finestone de cette initiative.

Industry has shown little interest in helping to defray costs to assist in the development of quality evidence representing consumer views and interests. It is also arguable that the industry has much to gain by not having substantive participation by consumers. This past winter, there was an opportunity for industry to assist consumer groups in a CRTC-initiated undertaking, Public Notice 2000-113, the establishment of an industry working group to study the shift of channels from analog to digital distribution.

As part of the public notice, the CRTC clearly indicated to the industry the importance of it ensuring consumer involvement and participation, and that this involvement includes the gathering of evidence relevant to the consumer interests. As an exercise involving costs, consumer groups specifically requested of the commission and the industry working group that costs be made available in order that they could participate in a substantive way. The commission was unable to provide for costs, however did encourage industry participants to assist the consumer groups with costs. The industry working group members refused to pay any consumer costs, even though this meant that some consumer groups would not be able to participate and that the one that did was only able to participate in a minimal way. Costs incurred were absorbed both by the individual consumer representative who sat on the working group and PIAC. Honourable senators, it is clear that voluntary contributions by industry to offset consumer costs are not a realistic option.

Under convergence, the lines between telecommunications, broadcasting and new media such as the Internet have become blurred. Convergence occurs at all levels — corporate structure, technology, content, and even policy and regulation. However, legislation written 10 years ago did not account for these changes. Increasingly, there are regulatory proceedings that straddle both the Telecommunications and Broadcasting Acts. Where companies have sufficient resources to be able to substantively participate in these, consumers are limited in providing substantive and credible evidence to telecommunication issues due to the anomaly in the cost-award regime.

In 1998-99, the Public Interest Advocacy Centre and Action-Réseau Consommateur participated in a joint CRTC Broadcasting Act and Telecommunications Act proceeding involving the new media. Together, the organization incurred several thousands of dollars in expenses. The groups applied to the CRTC for costs.

In a letter dated February 4, 1999, the CRTC informed the groups that they could not proceed with an application for costs because the commission did not have jurisdiction under the Broadcasting Act to award these. A request for costs was refiled under the Telecommunications Act and only for those parts of the submissions by the groups that dealt with telecommunications matters.

L'industrie ne semble pas vouloir contribuer à assumer les frais qui permettraient de produire des preuves de qualité représentant les opinions et les intérêts des consommateurs. On peut également avancer que l'industrie a beaucoup à gagner d'une participation limitée des consommateurs. L'hiver dernier, l'occasion a été donnée à l'industrie d'aider des groupes de consommateurs à participer à une entreprise du CRTC, Avis public CRTC-2000-113, sur la mise sur pied d'un groupe de travail chargé d'étudier la migration de la distribution analogue vers la distribution numérique.

Dans l'avis public, le CRTC a clairement indiqué à l'industrie qu'il était important qu'elle assure la participation des consommateurs et que cette participation comprenait la collecte d'éléments de preuve pertinents à l'intérêt des consommateurs. Cet exercice impliquant certains coûts, les groupes de consommateurs ont demandé au Conseil et au groupe de travail de l'industrie que des frais leur soient adjugés pour qu'ils puissent participer de façon utile. Le Conseil n'a pas pu adjuger des frais mais a encouragé les participants de l'industrie à aider les groupes de consommateurs. Les membres du groupe de travail de l'industrie ont refusé, même si cela a voulu dire que certains groupes de consommateurs n'ont pas pu participer et que ceux qui l'ont pu, ne l'ont fait que de façon très limitée. Les frais engagés ont été absorbés à la fois par le représentant des consommateurs qui a siégé au groupe de travail et par le PIAC. Honorables sénateurs, il est clair que l'industrie ne va pas volontairement aider les consommateurs.

Avec la convergence, la démarcation entre les télécommunications, la radiodiffusion et les nouveaux médias comme l'Internet n'est plus aussi nette. La convergence se produit à tous les niveaux: structure des sociétés, technologie, contenu et même politiques et réglementations. Mais les lois écrites il y a 10 ans ne pouvaient pas prévoir ces changements. Il y a de plus en plus d'instances réglementaires qui portent à la fois sur des questions de télécommunications et de radiodiffusion. Alors que les entreprises ont suffisamment de ressources pour participer de façon utile, les consommateurs n'ont pas les moyens de fournir des éléments de preuve crédibles et de fond sur les questions liées aux télécommunications en raison de l'anomalie du régime d'adjudication des frais.

En 1998-1999, le Centre pour la défense de l'intérêt public et Action réseau consommateur ont participé à une instance relevant de la Loi sur la radiodiffusion et de la Loi sur les télécommunications sur les nouveaux médias. Les deux organismes ont, ensemble, engagé au total plusieurs milliers de dollars. Les groupes ont demandé au CRTC l'adjudication de frais.

Dans une lettre du 4 février 1999, le CRTC a informé les groupes qui ne pouvaient répondre à la demande d'adjudication des frais car le Conseil n'en avait pas le pouvoir en vertu de la Loi sur la radiodiffusion. Une nouvelle demande a été déposée en vertu de la Loi sur les télécommunications et uniquement à l'égard de la part des mémoires traitant des questions de télécommunications.

As evidenced in Appendix E, the CRTC awarded partial costs and clearly identified the conundrum for consumers whereby the Broadcasting Act, as written, does not permit fair and equitable participation in proceedings. The CRTC cost order decision stated:

By contrast, one of the questions involved in the new media proceeding was which Act to apply to the issues, and how. In this context, the Commission considers that it is very difficult to extricate and itemize the issues raised by PIAC/ARC to be determined pursuant to the Telecommunications Act. In the view of the Commission, it is more appropriate in these circumstances to award partial costs on the basis of the percentage of PIAC/ARC's submissions which can be seen to deal with issues which fall within the scope of the Telecommunications Act.

Honourable senators, the groups involved received 25 per cent of their costs. While the industry is in the 21st century, consumers are working with a regulatory framework from the distant past. No one can live on 25-cent dollars. These circumstances will be more aggravated in the future with the continuing merging of broadcastings, cable, the Internet, and telecommunications, to the further detriment of Canadians. The inability to recover costs has become a major disincentive for consumer participation in broadcasting-related matters.

There are other examples. In 1997, the Public Interest Law Centre in Manitoba represented consumers in a cable television rate hearing. In the decision, the rate increase applications were not approved by the commission, which saved consumers and the constituents represented by the Public Interest Law Centre — the PILC — millions of dollars. Several thousands of dollars were spent on expert assistance representing consumers on this case. However, in the absence of cost awards, the PILC had to absorb this financial loss.

An excerpt from a letter dated February 25, 1999 sent by the PILC to Minister Copps of the Department of Canadian Heritage supporting the need for a cost-award amendment in the Broadcasting Act usefully sums up the impact of this problem:

While our office is not for profit, we cannot justify continued participation in time consuming and expensive broadcast proceedings unless we are able to recover our costs. As a consequence, Manitoba consumers have been denied the right to fully participate in regulatory proceedings under the Broadcasting Act.

It is to be remembered that in all of these proceedings every penny spent by the regulated companies to defend the interests of their shareholders was indemnified by customers.

In closing, we think that the issue of the need for intervenor cost awards under the Broadcasting Act is something that there is, if not complete, then near consensus on by parliamentarians, relevant government departments, the CRTC, public interest organizations, and though, perhaps grudgingly, even by a number of those in the industry.

Comme on le voit à l'annexe E, le CRTC a adjugé des frais partiels et a souligné clairement le problème des consommateurs, à savoir que la Loi sur la radiodiffusion, telle qu'elle existe actuellement, ne permet pas une participation juste et équitable aux instances. L'ordonnance de frais du CRTC énonçait que:

À l'opposé, un des problèmes soulevés lors de l'instance relative aux nouveaux médias était de définir quelle loi appliquer et comment. Dans ce contexte, le Conseil juge qu'il est très difficile d'extraire et de détailler les questions soulevées par le PIAC/ARC devant être traitées en vertu de la Loi sur les télécommunications. Le Conseil est d'avis qu'il convient mieux dans ces circonstances d'adjudger des frais partiels en fonction de la part des mémoires de PIAC/ARC qui traitent de questions relevant de la Loi sur les télécommunications.

Mesdames et messieurs les sénateurs, les groupes en cause ont reçu 25 p. 100 des frais demandés. Alors que l'industrie vit au XXI^e siècle, les consommateurs dépendent toujours d'un cadre réglementaire vieilli. Personne ne peut vivre avec des dollars de 25 c. La poursuite des fusions entre la radiodiffusion, le câble, l'Internet et les télécommunications ne fera qu'aggraver la situation, toujours au détriment des Canadiens. L'incapacité de recouvrer leurs frais dissuade de plus en plus les consommateurs de participer aux questions liées à la radiodiffusion.

Il y a d'autres exemples. En 1997, le Public Interest Law Centre du Manitoba a représenté les consommateurs lors d'une audience sur les tarifs des entreprises de télédistribution. Dans la décision, la Commission n'a pas approuvé les demandes d'augmentation des tarifs, économisant ainsi des millions de dollars aux consommateurs. Plusieurs milliers de dollars ont été versés à des experts venus représenter les consommateurs. Mais en l'absence d'adjudication des frais, le Law Centre a dû absorber cette perte financière.

Un extrait d'une lettre du 25 février 1999, envoyée par le Law Centre à la ministre du Patrimoine canadien, en faveur d'une modification de la Loi sur la radiodiffusion concernant l'adjudication des frais, résume les conséquences de ce problème:

Bien que nous soyons un organisme à but non lucratif, nous ne pouvons justifier une participation continue à des instances longues et coûteuses à la fin en matière de radiodiffusion à moins de pouvoir recouvrer nos frais. Par conséquent, les consommateurs du Manitoba se sont vu refuser le droit de participer pleinement aux instances réglementaires en vertu de la Loi sur la radiodiffusion.

Il faut se rappeler que dans toutes ces instances, tout l'argent dépensé par les entreprises réglementées pour défendre les intérêts de leurs actionnaires a été payé par les consommateurs.

Pour terminer, nous pensons que la question de la nécessité de l'adjudication des frais aux intervenants en vertu de la Loi sur la radiodiffusion fait l'objet d'un quasi-consensus de la part des parlementaires, de ministères gouvernementaux pertinents, du CRTC, des organismes de défense de l'intérêt public et, peut-être de façon plus réticente, même de la part de certains membres de l'industrie.

Bill S-7 will amend the act to the benefit of the public interest, of individual Canadians, not only in the near term but for years to come, by ensuring opportunities for full and effective democratic participation and inclusion in regulatory decision making.

I welcome any questions that you may have.

The Chairman: Mr. Janigan, in the conversion context that we are now in, do you think that S-7 will be sufficient to protect the public's interests?

Mr. Janigan: It is a start. At a minimum, I think it allows some kind of level playing field to exist in the context of the broadcasting proceedings themselves. Hence, when the issues are put before the relevant policy makers, consumer groups will have the ability to marshal the kind of evidence that will be helpful to the commission in making the decisions that will impact on the public interest. Presumably, that kind of evidence will attempt to show the kinds of needs and the perspective of ordinary Canadians and ordinary Canadian consumers.

The Chairman: In your written presentation, on page 3, paragraph 3, you say, in part:

We would suggest that the commission can provide more detail for senators on this issue. If the amendment is passed, the commission will be creating similar rules of procedure for the Broadcasting Act, and we expect these will be comparable.

Would you care to further elaborate on that.

Mr. Janigan: This responds directly to the question involving the intent to establish a scale for the taxation of costs. In essence, what will happen is that once this amendment is passed the commission will adopt rules of procedure that will parallel that in telecommunications. It will establish, for example, with respect to any particular proceeding how the commission will order costs and how those costs will be paid — for example, X-number dollars per hour, depending on whether it was expert evidence, whether it was consultants, whether it was for legal fees.

In essence, and although there has been grumbling from time to time probably on both sides, this scale represents something that is probably below market but I think is recognized to adequately compensate for costs.

The Chairman: In your opinion, it is fair for the groups that appear before CRTC?

Mr. Janigan: We do.

Senator Forrestall: I would like to have another 48 hours to reread the bill. I also have a question for the witness, but first I have a question for the mover of the bill.

Is this bill in order? Are we allowed to amend an act that would require an expenditure that we have not determined?

Senator Finestone: Do not ask that question. Go ahead with Mr. Janigan.

Senator Forrestall: Now that I have been chastised by the authorities, let me turn to the witness.

Do you have an operating grant?

Le projet de loi S-7 modifiera la loi à l'avantage de l'intérêt public et des Canadiens, non seulement à court terme, mais dans les années à venir, en permettant une participation démocratique complète et utile au processus décisionnel.

Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

La présidente: Monsieur Janigan, dans le contexte de la conversion que nous vivons actuellement, pensez-vous que le projet de loi S-7 soit suffisant pour protéger l'intérêt public?

M. Janigan: C'est un point de départ. À tout le moins, je crois qu'il permet une certaine égalisation des chances dans le cadre des délibérations portant sur la radiodiffusion. Quand les responsables politiques sont saisis de toutes ces questions, les groupes de consommateurs seront en mesure de préparer un dossier pour aider le Conseil à prendre des décisions qui auront des conséquences pour l'intérêt public. Dans un dossier de ce genre, on l'espère, on cherchera à faire valoir le point de vue des Canadiens et à faire ressortir leurs besoins.

La présidente: Dans votre mémoire, à la page 3, au paragraphe 3, vous dites, en partie:

Nous suggérons que le Conseil fournisse davantage de détails aux sénateurs sur ce point. Si la modification est adoptée, le Conseil créera des règles de procédure semblables pour la Loi sur la radiodiffusion, et nous nous attendons à ce qu'elle soient comparables.

Pourriez-vous nous fournir des explications à ce sujet.

M. Janigan: Cela répond directement à la question quant à la raison d'être d'un barème pour la taxation des frais. En fait, une fois cet amendement adopté, le Conseil adoptera des règles de procédure semblables à celles du secteur des télécommunications. Par exemple, pour certaines de ces délibérations, il établira la façon dont il attribuera les frais et comment ces frais seront remboursés, par exemple, à raison d'un nombre X de dollars par heure, selon qu'il s'agit du témoignage d'experts, des honoraires de consultants ou des honoraires d'avocats.

Même s'il y a eu quelques grognements des deux côtés, ce barème est sans doute en dessous des coûts du marché, mais je crois qu'il indemnise équitablement pour les frais encourus.

La présidente: Estimez-vous que c'est équitable pour les groupes qui comparaissent devant le CRTC?

M. Janigan: Nous pensons que oui.

Le sénateur Forrestall: Je voudrais disposer de 48 heures de plus pour relire le projet de loi. J'ai également une question à poser au témoin, mais je voudrais d'abord en poser une au sénateur qui parraine cette mesure.

Ce projet de loi est-il recevable? Sommes-nous autorisés à modifier une loi si cela représente une dépense qui n'a pas encore été déterminée?

Le sénateur Finestone: Ne me le demandez pas. Posez votre question à M. Janigan.

Le sénateur Forrestall: Maintenant que les autorités m'ont réprimandé, permettez-moi de m'adresser au témoin.

Avez-vous une subvention de fonctionnement?

Mr. Janigan: No, not specifically. What has happened by and large to most consumer and public interest organizations over the last 10 or 15 years is that nobody is paid anymore simply to exist. There may be some organizations that are, but by and large we are not paid to exist anymore, we are paid to do specific functions. To some extent, in terms of the bottom line for organizations, they really have to kill what they eat. That means that an organization has to go out and find the projects in order to do the kind of work that it wants to do in the area that it wants to do it in.

Cost awards are a remarkably cost-effective way for enabling a group to do this. You do not have to reinvent an organization or spread money around to reinvent public participation. The organizations and groups that are engaged in this or the experts that are engaged in this really only need their costs picked up in order to deliver a product to the proceeding itself.

Senator Forrestall: You are suggesting to me that notwithstanding the inadequacy of that — and I have no question about that whatsoever: whoever deals with it, it should be dealt with. I had not realized until a month or so ago that this was not fully covered under the act.

You are suggesting to me that no cause has really gone unanswered because of this, that there have been areas in which you have pitched in, done research, sought counsel, organized consultations, and moved forward to the preparation of a brief that was learned and thus moved the issue forward. It would be a comfort to you, however, I suspect, were you to know that you could seek taxation on both sides of this activity. Is that a fair statement?

Mr. Janigan: I would say that under the Telecommunications Act that would be a fair statement of what we have done.

Under the Broadcasting Act, yes, we have kept an oar in the water. However, there is a great deal of difference in the quality of our presentation under the Broadcasting Act and under the Telecommunications Act.

In many of the proceedings we have been involved in, we have attempted to draw to the commission's attention those areas in which we think the consumer interest lies and some aspects of the evidence that we feel are defective in addressing this consumer interest. We have done the best we can, but we can certainly do a lot better than we have done.

Senator Forrestall: Who do you think should pay for the development of your advocacy positions? Should it be the government, the agency, or the private sector?

Mr. Janigan: It should be hearing-specific, and it should relate to the issues under discussion in that proceeding: who are the proponents and whose interests will be benefited or decided via the public proceedings?

Senator Forrestall: So reasonable flexibility in the taxation process?

Mr. Janigan: Yes. In some respects, it is almost looking at it as a user-pays principle. The proponent, in effect, is going through a process of decision making and public participation, which will enable a better decision to be made. They have to pay for that in

M. Janigan: Non, pas précisément. Depuis dix ou quinze ans, la plupart des organismes de défense des consommateurs et de l'intérêt public ne sont plus payés uniquement pour exister. Certains organismes le sont peut-être, mais dans l'ensemble, nous sommes seulement payés pour remplir des fonctions précises. Nous devons pratiquer une sorte de chasse et de pêche de subsistance. Autrement dit, un organisme doit se mettre à la recherche de projets pour pouvoir faire le genre de travail qu'il veut dans le domaine qui l'intéresse.

L'attribution des frais est une formule remarquablement économique pour fournir à un groupe les moyens d'agir. Il n'est pas nécessaire de créer un nouvel organisme ou de distribuer de l'argent pour renouveler la participation du public. Les organismes et les groupes ou encore les experts qui participent à ces instances ont seulement besoin que leurs dépenses leur soient remboursées pour pouvoir intervenir.

Le sénateur Forrestall: Vous me dites que, malgré l'insuffisance de ces dispositions — sur la laquelle je n'ai aucun doute, et c'est une question qui doit être réglée d'une façon ou d'une autre. Je me suis rendu compte il y a seulement un mois environ que la loi ne couvrirait pas entièrement ces dépenses.

Vous me dites que cela ne vous a pas empêché de défendre une seule cause, que vous êtes intervenu dans certains domaines en faisant des recherches, en consultant des experts, en organisant des consultations et en préparant un mémoire qui vous a permis de défendre votre point de vue. Je suppose que vous seriez toutefois tranquilisé à l'idée de pouvoir obtenir la taxation des frais d'un côté comme de l'autre. Ai-je raison de le croire?

M. Janigan: Je dirais que c'est ce que nous avons fait dans le cadre de la Loi sur les télécommunications.

Pour ce qui est de la Loi sur la radiodiffusion nous avons poursuivi nos efforts. Il y a toutefois une grande différence dans la qualité de nos comparutions en vertu de la Loi sur la radiodiffusion et de la Loi sur les télécommunications.

Dans de nombreuses instances auxquelles nous avons participé, nous avons cherché à attirer l'attention du Conseil sur les domaines dans lesquels les intérêts du consommateur sont en jeu et certains aspects de la preuve qui à notre avis ne tiennent pas compte de ces intérêts. Nous avons fait de notre mieux, mais nous pourrions certainement faire beaucoup mieux.

Le sénateur Forrestall: Qui devrait payer pour préparer vos prises de position? Faudra-t-il que ce soit le gouvernement, l'organisme ou le secteur privé?

M. Janigan: Cela devrait dépendre de l'audience et des questions qui font l'objet des discussions, des promoteurs du projet et des intérêts sur lesquels portera la décision prise à l'issue des audiences publiques.

Le sénateur Forrestall: La taxation des frais doit donc être suffisamment souple?

M. Janigan: Oui. À certains égards, cela s'apparente au principe du paiement par l'utilisateur. Le promoteur du projet se soumet à un processus décisionnel et de consultation publique qui va permettre de prendre une meilleure décision. Il devra en

the end. At the end of the day, they are left with a decision that they can take, go forward and use in the context of their business.

Senator Forrestall: Do we have a level playing field in Canada? Are the interests of the Inuit, for example, as well represented? Do Atlantic Canadians get the same kind of a break as Quebecers, as Ontarians, as Northern Ontarians? Is there a level playing field across the country?

Mr. Janigan: That is a difficult question to answer without some empirical evidence. In general terms, for example, in Atlantic Canada, there is frequently the lack of a critical mass to enable a consumer or public interest group to come forward in an effective way. We have taken on the task from time to time, particularly when there were oral rate proceedings in the Maritimes, of representing small groups, both consumer and public interest groups, in the Maritimes in CRTC rate proceedings.

In terms of whether existing organizations are doing this thing on a day-to-day basis in individual Maritime provinces, I would probably suggest that there is not and that it is very difficult to try to invigorate the consumer interest.

Senator Forrestall: That is because the dollar is not there.

Mr. Janigan: Exactly.

Senator Forrestall: If the advocacy industry could count on reasonable returns on its investment of time and skills, would it be more apt to address a problem, say, in southwestern Saskatchewan or southeastern Alberta? Would a different regime for taxation help in the development of a more level playing field for all Canadian consumers?

I am somewhat afraid that we are setting in cement, not concrete, salt water cement, a system that we might not want, that might not properly and adequately serve all Canadians. That is the reason for my questions. Would broader access to expenditure recovery assist, or should we really look at a whole new system?

Senator Finestone: Senator Fitzpatrick was asking the same kind of question. He was worried about his constituency.

I think that is a good question, about how you get to the outlying groups and the isolated communities, to hear their voices.

Mr. Janigan: You are not going to find the silver bullet that is going to cure all of the problems associated with consumer and public interest participation. This amendment addresses a problem that is specific to ongoing proceedings of the CRTC under the Broadcasting Act. There are other issues, even under broadcasting and some of the other areas, that will not be covered by this amendment because they will not exist in the form of a proceeding. That has to be addressed in other ways by other sources, including government and industry, to enable public participation and to enable the work to be done that develops the public interest in these issues.

assumer le coût. Il obtiendra une décision qu'il pourra accepter et utiliser dans le contexte de ses affaires.

Le sénateur Forrestall: Les règles du jeu sont-elles équitables au Canada? Les intérêts des Inuits, par exemple, sont-ils bien défendus? Les Canadiens de l'Atlantique obtiennent-ils autant que les Québécois, les Ontariens et les gens du nord de l'Ontario? Les règles du jeu sont-elles équitables d'un bout à l'autre du pays?

M. Janigan: Il est difficile de répondre à cette question en l'absence de preuve empirique. En général, dans la région de l'Atlantique, par exemple, on n'a pas souvent la masse critique voulue pour permettre à un groupe de défendre efficacement les intérêts des consommateurs ou du public. Nous nous sommes attelés à cette tâche à plusieurs reprises, surtout lorsque nous avons représenté des petits groupes de consommateurs et de défenseurs de l'intérêt public quand le CRTC a tenu des audiences sur les tarifs dans les Maritimes.

Quant à savoir si les organismes existants le font quotidiennement dans chacune des provinces de l'Atlantique, je dirais que non et qu'il est très difficile de susciter l'intérêt des consommateurs.

Le sénateur Forrestall: C'est parce qu'il n'y a pas suffisamment d'argent.

M. Janigan: Exactement.

Le sénateur Forrestall: Si les défenseurs de l'intérêt public pouvaient espérer que leur temps et leurs efforts seront suffisamment rentables, seraient-ils mieux en mesure de s'attaquer à un problème, par exemple dans le sud-ouest de la Saskatchewan ou le sud-est de l'Alberta? Un régime de taxation différent aiderait-il à rendre les règles du jeu plus équitables pour tous les consommateurs canadiens?

Je crains que nous ne coulions non pas dans le béton, mais dans du ciment à base d'eau salée, un système dont nous ne voudrions peut-être plus et qui risque de ne pas bien servir tous les Canadiens. Voilà pourquoi je pose ces questions. Un accès plus large au remboursement des dépenses vous aiderait-il, ou devrions-nous plutôt envisager un système entièrement nouveau?

Le sénateur Finestone: Le sénateur Fitzpatrick a posé le même genre de questions. Il s'inquiétait au sujet des gens de sa région.

C'est une bonne question, mais comment rejoindre les groupes éloignés et les collectivités isolées pour entendre leur opinion.

M. Janigan: Vous ne trouverez pas la panacée qui réglera tous les problèmes associés à la défense des intérêts des consommateurs et de l'intérêt public. Cet amendement cherche à remédier un problème qui se rapporte spécifiquement aux instances du CRTC sur la radiodiffusion. Il ne couvre pas d'autres problèmes qui se rapportent pourtant à la radiodiffusion et à certains autres domaines parce qu'ils ne donneront pas lieu à des instances. Il faudra y remédier par d'autres moyens, notamment par l'entremise du gouvernement et de l'industrie afin de permettre la participation du public et de pouvoir faire le travail requis pour intéresser le public à ces questions.

This is only a small component of it and I do not think it is intended to be a cure-all for all of the ills associated with the lack of effective consumer representation from coast to coast.

Senator Forrestall: Thank you for the work that you are doing, because sometimes we get a little angry in the east because we do not feel that you really pay as much attention to us as we would wish you could.

Mr. Janigan: I appreciate that.

Senator Finestone: Thank you, Mr. Janigan, for your help and for the assistance from your staff in some of the areas. I could not have put this through without your help.

I sense a tremendous reluctance on the part of industry to participate, certainly from a financial perspective, in this area, and they certainly demonstrated it in CRTC 2000-113. It was obvious that the CRTC needed the input from consumers, but they did not really want to have it heard.

From that perspective, what do you think the CAB or the CCTA are about to say about this amendment?

Mr. Janigan: It is difficult to say. All industry players dislike risk and will attempt to minimize risk in any way they can, and particularly minimize risk of the unknown. The implementation of an amendment like this means the invigorating of consumer participation in broadcast proceedings, so you are introducing an unknown element in a sphere in which they felt confident in operating. So I would assume their initial response to be somewhat reluctant to go forward with this amendment.

However, I would suggest, having dealt with industry players, that over a period of time they will come to develop the same measure of analysis and sophistication that the telecommunications side of the house uses in looking at this. Therefore, while they probably do not particularly relish our participation they understand its purpose and at the end of the day realize that the decision that the commission comes up with is much less assailable when it has been done in proceedings that take place with full public participation.

Senator Finestone: It was my sense that they would have more cooperation from the consumer in times of a rate increase or a change of place on the dial. You may remember times of ruckus associated with change of place on the dial. So I would hope that this would help the industry. The goal is not to hurt or injure; the goal is to ensure proper collaboration between the consumer and the businessperson. I am hopeful that this will do that.

You feel that the mechanism of assessing the worth of the intervention under the three or four criteria is sufficient to allow enough latitude for groups that really should be heard and who have something to say to be able to cover their costs effectively?

Mr. Janigan: It is been my experience that the CRTC has applied the criteria in an appropriate way to ensure that resources

Ce n'est là qu'un petit élément de solution et je ne pense pas que cela cherche à résoudre tous les problèmes associés au manque de défense efficace des intérêts des consommateurs, d'un bout à l'autre du pays.

Le sénateur Forrestall: Je vous remercie du travail que vous accomplissez, car nous avons parfois l'impression, dans l'Est, que vous ne vous intéressez pas autant à nous que nous le souhaiterions.

M. Janigan: Je comprends.

Le sénateur Finestone: Merci, monsieur Janigan, pour votre aide et l'assistance que votre personnel nous a apportée dans certains domaines. Je n'aurais pas pu préparer cette mesure sans votre aide.

J'ai l'impression que l'industrie hésite énormément à participer, en tout cas du point de vue financier, comme elle l'a certainement démontré dans l'avis public CRTC 2000-113. Il était évident que le Conseil avait besoin des opinions des consommateurs mais que l'industrie ne voulait pas vraiment qu'on en tienne compte.

Dans ce contexte, que pensez-vous que l'Association canadienne des radiodiffuseurs ou l'Association canadienne de télévision par câble vont dire de cette modification?

M. Janigan: C'est difficile à dire. Tous les intervenants de l'industrie détestent le risque et chercheront à le réduire par tous les moyens, et surtout à minimiser les risques de l'inconnu. Ce genre de modification va revigorer la participation des consommateurs aux instances sur la radiodiffusion, et va donc apporter une dimension inconnue dans une sphère d'activité où ils se sentent très à l'aise. Je suppose donc qu'au départ, ils hésiteront à appuyer cet amendement.

Comme je connais les intervenants de l'industrie, je dirais toutefois qu'après un certain temps, ils finiront par analyser la question avec le même soin que le secteur des télécommunications. Par conséquent, même si notre participation ne va probablement pas les réjouir, ils comprennent son but et ils se rendront compte que la décision que prendra le Conseil sera beaucoup moins contestable si elle est prise avec l'entière participation du public.

Le sénateur Finestone: J'avais l'impression que les consommateurs seraient davantage prêts à coopérer quand viendrait le moment d'augmenter les tarifs ou de changer de fréquence. Vous vous souvenez peut-être de tout le grabuge que ces changements ont suscité. Cela devrait donc aider l'industrie. Il ne s'agit pas de faire du tort à qui que ce soit, mais d'assurer une bonne collaboration entre les consommateurs et les gens d'affaires. J'espère que cette mesure le permettra.

Pensez-vous que le mécanisme prévu pour évaluer la valeur des interventions en fonction de trois ou quatre critères permettra aux groupes qui devraient vraiment être entendus et qui ont quelque chose à dire, de couvrir suffisamment leurs dépenses?

M. Janigan: J'ai constaté que le CRTC appliquait les critères adéquatement pour mettre des ressources à la disposition des

have been directed to those representations that were both responsible and of assistance in assisting the commission in coming to the decision.

That by no means will curtail the ability of other groups and organizations that simply want to come and say, "We do not know what the solution to this problem is, but we are upset about what's going on now and we'd like to ask you to fix it." This kind of representation will continue before the commission. It may not be one that is subject to a cost award, but, realistically, there is no expectation that that kind of representation would have been funded to begin with.

However, those groups and organizations that want to look at alternatives in particular to what is being proposed by the industry or by the commission in the way in which broadcasting is carried out in Canada will have the resources to come forward and say, "Maybe we should do it this way. Maybe there should be some industry contributions on this side. Maybe the commission should order a trial period for this, that or the other thing." In that way, there will be a number of alternatives before the commission from which to choose. In the end, it will make for better decisions.

Senator Finestone: I think there is a legitimate concern for the Canadian content part of the obligation that the CRTC has and the Canadian Broadcasting Corporation has, and of course the other members of the cable and broadcasting side. That was a very interesting question that was raised by a prior witness with respect to what you do with the Canadian content rules and regulations if you are going to have the right to choose and select your own menu – similar to looking through the menu of a restaurant. So there are some implications for Canadians having an ability to see themselves, to know themselves and to know their own stories.

It reminds me of people who watch *Law and Order* and *West Wing*. They all think that that is how the Canadian legal system works, which of course it does not. That is a real concern. At some point, could we see PIAC posing a question with respect to this issue — for example, "Look, I have this library. I can press certain buttons and get whatever I want. I do not necessarily ever have to watch Radio-Canada, TVA, TFO, let alone CBC?"

Mr. Janigan: I think that will be a question that will be continuous in terms of its relevance for the commission, both in terms of the choice of programming service and what constitutes basic service — and certainly the definition we had 10 years ago is not what it is today. In 10 years time, basic service may consist of access to broadband services that may be a necessity for citizens to consider themselves truly plugged in to society.

That is something that the CRTC will have to continue to address, both from the standpoint of ensuring that there is a Canadian presence in the broadcasting media and also of ensuring that Canadian consumers have an ability to access affordable basic service which consists of all these components that are necessary to receive.

Senator Finestone: I would like to ask you about cost-award financing. Do you think the reluctance displayed in a response by the CRTC in 2000-113 for consumer input or representation from people like yourself was because they did not want to set a

groupes qui assumaient leurs responsabilités et qui pouvaient l'aider à prendre une décision.

Cela n'empêchera en aucune façon d'autres groupes ou organismes de venir simplement dire: «Nous ne savons pas quelle est la solution à ce problème, mais nous n'aimons pas ce qui se passe actuellement et nous voudrions que vous y remédiez». Le Conseil continuera d'entendre ce genre d'opinion. Cela ne fera peut-être pas l'objet d'une attribution de frais, mais on ne s'est jamais attendu à ce que ce soit financé.

Toutefois, les groupes et organismes qui veulent chercher d'autres solutions que celles que propose l'industrie ou le Conseil au sujet de la radiodiffusion auront les moyens de venir dire: «Peut-être faudrait-il procéder ainsi. Peut-être l'industrie devrait-elle apporter sa contribution. Le Conseil devrait peut-être ordonner une période d'essai pour telle ou telle mesure». Ainsi, le Conseil aura le choix entre plusieurs solutions. Cela lui permettra de prendre de meilleures décisions.

Le sénateur Finestone: Je crois que le contenu canadien au sujet duquel le CRTC, la Société Radio-Canada et, bien entendu, les autres membres du secteur de la câblodistribution et de la radiodiffusion ont des obligations, suscite des préoccupations légitimes. Un témoin précédent a soulevé une question très intéressante quant à savoir ce qu'il adviendra des règles sur le contenu canadien si vous avez le droit de choisir votre propre menu, un peu comme un menu de restaurant. Cela a donc certaines répercussions sur la capacité des Canadiens de se voir, de se connaître et de connaître leur propre histoire.

Cela me fait penser aux gens qui regardent *Law and Order* et *The West Wing*. Ils pensent tous que c'est ainsi que fonctionne le système juridique canadien, ce qui n'est évidemment pas le cas. C'est un véritable problème. À un moment donné, le Centre pour la défense de l'intérêt public pourrait-il soulever la question en disant par exemple: «Il me suffit d'appuyer sur certains boutons pour obtenir ce que je veux. Rien ne m'oblige à regarder Radio-Canada, TVA, TFO ou encore CBC»?

M. Janigan: C'est une question que le Conseil devra continuellement examiner, tant en ce qui concerne le choix d'émissions que le service de base qui n'est plus défini aujourd'hui comme il était il y a 10 ans. D'ici 10 ans, le service de base offrira peut-être l'accès aux services à large bande que les citoyens jugeront nécessaires pour être vraiment branchés sur la société.

C'est une question sur laquelle le CRTC devra continuellement se pencher, tant pour assurer une présence canadienne dans les médias de radiodiffusion que pour permettre aux consommateurs canadiens d'obtenir un service de base abordable comprenant toutes les composantes indispensables.

Le sénateur Finestone: Je voudrais vous poser une question au sujet du financement de l'attribution des frais. Pensez-vous que la réticence dont l'industrie a fait preuve, suite à l'appel lancé dans l'avis public CRTC 2000-113 pour obtenir les opinions des

precedent and they did not want to be involved in the cost-awards financing? Can you see some mechanism by which there can be fair financing?

We are talking about public interest here and we are talking about Canadian citizens and consumers. Do you have any guidance in that regard?

Mr. Janigan: I think the question of inertia is immense in something like this. No one is prepared to be the leader when it comes to advancing new methods of consumer participation. However, given the experience in the telecommunications industry I think that when something is put in place such as the amendment they are going to live with it and live with in a responsible fashion.

Senator Finestone: Just about the last question, because I think you have answered everything in a very fulsome brief, for which I thank you. There is a lot of rumour and concern out there about the CRTC no longer being relevant, that because of the degree of change and the volume of mergers — the fact that the media is coalesced into one collapsed pocket and package — the CRTC is no longer needed and that business should just call the shots.

The other suggestion is to leave it and let the Competition Board handle it.

Can you see the dilemma of moving into this field without some kind of regulation to hear the consumer by experts who are commissioners under the CRTC?

Mr. Janigan: I think it is very difficult to even envision moving to a fully competitive world of broadcasting and telecommunications without at least an intervening period where there is intensive involvement on the part of the regulator to ensure that you are actually moving in that direction. Once you arrive where you want to arrive, there will remain the necessity to ensure that this perfect end state that you have envisioned and have helped to create will continue.

The industry world is not a static world. Nobody out there in the industry wants to compete. They want to win the competition. Winning the competition means in many respects the end of competition and the end of delivery of the perfect system of regulation that you have devised by that competition.

Hence, there will always be a requirement for the CRTC to actively monitor whether the goals of the Broadcasting and the Telecommunications Acts are being met by whatever framework we arrive at, and certainly competition has a role to play.

If you want an example of a fair amount of confusion in an important industry that has moved to deregulation without an agency overlooking the elements of whether or not competition exists look at the airline industry. We are still attempting to unravel the notion of whether the first deregulation worked and whether or not we will ever get to a state of workable competition.

consommateurs ou de gens comme vous, venait de ce qu'elle ne voulait pas établir un précédent et contribuer au financement de l'attribution des frais? Pouvez-vous envisager un mécanisme assurant un financement équitable?

Il est question ici de l'intérêt public et des intérêts des citoyens et consommateurs canadiens. Avez-vous des recommandations à nous faire à cet égard?

M. Janigan: L'inertie à propos de cette question est énorme. Personne n'est prêt à jouer le rôle de chef de file lorsqu'il s'agit de promouvoir de nouvelles méthodes de participation du consommateur. Néanmoins, étant donné l'expérience faite dans le secteur des télécommunications, je crois que lorsqu'une modification comme celle-là sera mise en place, l'industrie s'y conformera de façon raisonnable.

Le sénateur Finestone: Ce sera sans doute ma dernière question, car je crois que vous avez répondu à tout dans votre mémoire très complet, ce dont je vous remercie. Selon de nombreuses rumeurs, le CRTC aurait perdu sa raison d'être et en raison de tous les changements et des nombreuses fusions — le fait que les médias sont tous mis dans le même panier — le CRTC a perdu son utilité et l'entreprise devrait s'autoréglementer.

Une autre suggestion consiste à laisser le Bureau de la concurrence s'en occuper.

Pouvez-vous envisager la possibilité de se retrouver sans réglementation qui permettra aux experts que sont les commissaires du CRTC d'entendre le point de vue des consommateurs?

M. Janigan: Il est très difficile d'envisager un secteur de la radiodiffusion et des télécommunications totalement concurrentiel sans qu'il y ait au moins une période pendant laquelle l'organisme de réglementation déploiera des efforts intensifs pour s'assurer que l'on se dirige bien dans la bonne voie. Une fois le but visé atteint, il faut encore faire en sorte que la situation parfaite que vous aviez envisagée, et contribué à créer, sera maintenue.

Le monde de l'industrie n'est pas un monde statique. Personne dans l'industrie ne veut avoir à affronter la concurrence. Tout le monde veut l'emporter sur ses concurrents. Et si vous l'emportez, cela veut dire, à bien des égards, la fin de la concurrence et du système de réglementation parfait que la concurrence avait permis d'établir.

Le CRTC aura toujours besoin de surveiller activement si les objectifs des lois sur la radiodiffusion et les télécommunications sont atteints grâce à la structure que nous mettrons en place et dans laquelle la concurrence a certainement un rôle à jouer.

Si vous voulez un exemple de confusion dans une importante industrie qui s'est lancée dans la déréglementation sans qu'un organisme soit chargé de voir s'il y a ou non une véritable concurrence, il suffit de prendre le transport aérien. Nous cherchons encore à établir si la première déréglementation a donné de bons résultats et si nous en arriverons un jour à une concurrence adéquate.

The way in which the CRTC has conducted themselves with respect to the implementation and the new technologies and in terms of moving towards a restructured world I think is one to be envied and copied.

Senator Finestone: I read your brief before coming in here and I thought I had looked at all the questions that were of concern to me.

We need this bill because in this very complicated world we need this kind of input.

Perhaps for the benefit of the committee, Mr. Janigan, can you tell us what goes into and makes up a presentation. How do you get the information and what are you required to do to present it?

Mr. Janigan: Well, the work to a large extent depends on the parameters of the individual proceedings. However, in many proceedings, after reading the public notice we will look to the issues that will be specifically examined by the commission. For example, in a price caps proceeding we will look to issues associated with productivity and the measurement of productivity by the individual telephone companies. We will then be furnished with the evidence of the industry proponent, in which case we have been an opportunity to review that evidence. If necessary, we will submit interrogatories, for further information and/or clarification of information that may appear therein and for information that may advance the testimony of our experts. For example, in the price caps proceeding, we will likely engage the services of a productivity expert who will wish to make lengthy interrogatories of the industry evidence on how the specific numbers were derived, what techniques were used, et cetera.

Senator Finestone: The information comes to you first, and you are given a certain time period in which to respond and to do your research.

Mr. Janigan: That is correct. It will usually be furnished with the application of the proponent. The CRTC will have had an opportunity to review it first. There will usually be staff interrogatories in place that will advance some of the issues, and we will attempt to digest that. We will then look to the areas in which we perceive that a consumer interest has to be advanced and then develop our own evidence and strategy associated with the proceeding and attempt to advance those interests in the context of this proceeding.

In the last several years, proceedings have tended to be primarily written in nature rather than oral. To some extent, that has cut down on the amount of time within the individual proceeding but has not cut down on the amount of work required to pull together the different elements of the case and the argument that will be submitted at the end of the proceeding.

Senator Forrestall: How long are these proceedings, in general?

Mr. Janigan: Some of these proceedings will last six to eight months, from the timing of the issuance of the public notice to the filing of the final argument. There may be another period of time after that until the commission reaches the decision itself.

La façon dont le CRTC s'est conduit en ce qui concerne la mise en oeuvre des nouvelles technologies et la restructuration est tout à fait exemplaire selon moi.

Le sénateur Finestone: J'ai lu votre mémoire avant de venir ici et je pensais avoir examiné toutes les questions qui m'intéressaient.

Nous avons besoin de ce projet de loi parce que nous avons besoin de ce genre de participation dans ce monde très complexe.

Pour la gouverne du comité, pourriez-vous, monsieur Janigan, nous dire comment on prépare une présentation. Comment vous procurez-vous les renseignements voulus et que devez-vous faire pour les présenter?

M. Janigan: Le travail dépend dans une large mesure des paramètres de l'instance en question. Toutefois, dans de nombreux cas, après avoir lu l'avis public, nous examinons les questions qu'examinera le Conseil. Par exemple, dans une instance sur le plafonnement des tarifs, nous étudierons les questions de productivité et la mesure de la productivité des compagnies de téléphone. Nous recevrons alors la preuve soumise par l'industrie, auquel cas nous pourrions examiner cette preuve. Au besoin, nous demanderons des renseignements complémentaires ou des éclaircissements ainsi que des renseignements qui pourront confirmer le témoignage de nos experts. Par exemple, pour une instance sur le plafonnement des tarifs, nous ferons probablement appel à un expert en productivité qui voudra peut-être demander toutes sortes de renseignements à l'industrie sur la façon dont elle a obtenu certains chiffres, et méthodes utilisées, etc.

Le sénateur Finestone: Vous commencez par recevoir les renseignements après quoi vous obtenez un certain délai pour répondre et effectuer vos recherches.

M. Janigan: C'est exact. Les renseignements accompagnent généralement la demande du titulaire. Le CRTC est le premier à les examiner. Il y a généralement des séances d'information données à l'avance et que nous essayons de digérer. Nous examinons ensuite les questions sur lesquelles nous croyons nécessaire de défendre les intérêts du consommateur, après quoi nous élaborons notre propre preuve et notre stratégie dans le but de promouvoir ces intérêts.

Ces dernières années, les instances ont eu tendance à se dérouler par écrit plutôt qu'oralement. Cela a réduit leur durée, dans une certaine mesure, mais pas la somme de travail nécessaire pour réunir les différents éléments du dossier et les arguments qui sont présentés à la fin de l'instance.

Le sénateur Forrestall: Quelle est généralement la durée de ces instances?

M. Janigan: Certaines d'entre elles durent de six à huit mois, entre l'émission de l'avis public jusqu'au dépôt des derniers arguments. Il peut s'écouler ensuite un certain temps avant que le Conseil ne prenne sa décision.

Senator Finestone: I have tried reading those interrogatories. They are very complicated. Did you ever try reading them?

Senator Forrestall: Yes, and I could not master them.

Senator Finestone: Thank you very much, Mr. Janigan.

Mr. Janigan: Thank you.

I also wish to extend my thanks to my colleague Andrew Reddick, who was instrumental in preparing much of this material today. I could not do without his assistance.

Senator Finestone: We agree with that.

The Chairman: Thank you for your attendance here Mr. Janigan.

The committee adjourned.

Le sénateur Finestone: J'ai essayé de lire ces demandes de renseignements. Elles sont très complexes. Avez-vous déjà essayé de les lire?

Le sénateur Forrestall: Oui, et je n'ai pas pu les comprendre.

Le sénateur Finestone: Merci beaucoup, monsieur Janigan.

M. Janigan: Merci.

Je tiens également à remercier mon collègue Andrew Reddick, qui a préparé une bonne partie de cette documentation. Je ne pourrais pas me passer de son aide.

Le sénateur Finestone: Nous sommes d'accord sur ce point.

La présidente: Merci d'être venu, monsieur Janigan.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Tuesday, May 8, 2001

The Honourable Sheila Finestone, P.C.

Wednesday, May 9, 2001

From Action-Réseau Québec:

Jean Sébastien, Delegate.

From the Public Interest Advocacy Centre:

Michael Janigan, Executive Director.

Le mardi 8 mai 2001

L'honorable Sheila Finestone, c.p.

Le mercredi 9 mai 2001

D'Action-Réseau Québec:

Jean Sébastien, délégué.

Du Centre pour la défense de l'intérêt public:

Michael Janigan, directeur général.

92
YC19
783

11



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, May 15, 2001

Le mardi 15 mai 2001

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Third meeting on:

Bill S-7, An Act to amend
the Broadcasting Act

Troisième réunion concernant:

Le projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi
sur la radiodiffusion

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Gill
Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, P.C.	(or Kinsella)
(or Robichaud, P.C.)	Milne
Eyton	Rompkey, P.C.
Finestone, P.C.	Spivak
Fitzpatrick	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Milne substituted for that of the Honourable Senator Morin (*May 14, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gill
Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Robichaud, c.p.)	Milne
Eyton	Rompkey, c.p.
Finestone, c.p.	Spivak
Fitzpatrick	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Milne est substitué à celui de l'honorable sénateur Morin (*le 14 mai 2001*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 15, 2001

(12)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Finestone, P.C., Fitzpatrick, Forrestall, Gill, Milne, Rompkey, P.C. and Spivak (9).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the Committee proceeded to study Bill S-7. (See Issue No. 7, Tuesday, May 8, 2001 and Wednesday, May 9, 2001, for full text of the Order of Reference).

WITNESSES:

From the Canadian Cable Television Association (CCTA):

Janet Yale, President and Chief Executive Officer;

Elizabeth Roscoe, Vice-President, External Relations;

Nick Masciantonio.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The Canadian Cable Television Association submitted a brief.

At 10:40 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 15 mai 2001

(12)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Finestone, c.p., Fitzpatrick, Forrestall, Gill, Milne, Rompkey, c.p., et Spivak (9).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité examine le projet de loi S-7. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 7 du mardi 8 mai 2001 et du mercredi 9 mai 2001.*)

TÉMOINS:

De l'Association canadienne de télévision par câble (ACTC):

Janet Yale, présidente-directrice générale;

Elizabeth Roscoe, vice-présidente, Relations extérieures;

Nick Masciantonio.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

L'Association canadienne de télévision par câble soumet un mémoire.

À 10 h 40, le comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 15, 2000

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m. to examine Bill S-7, An Act to amend the Broadcasting Act.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: We are delighted to welcome this morning Ms Janet Yale and Ms Elizabeth Roscoe, as well as Mr. Nick Masciantonio from the Canadian Cable Television Association (CCTA).

Ms Yale is President and Chief Executive Officer of the Association and Ms Roscoe is Vice President, External Relations. Please proceed.

Ms Janet Yale, President and Chief Executive Officer, Canadian Cable Television Association: Thank you for the opportunity to appear before your Committee in its examination of Bill S-7.

[*English*]

The CCTA is the national industry organization of the cable television industry. We represent 846 federally-licensed cable systems that collectively provide communication services to Canadians, serving more than 7.7 million residences and over 500,000 commercial customers from coast to coast.

The cable television services that our members offer are governed by CRTC regulations. The licences they hold, the renewals they are granted and the service offerings they provide are all approved and authorized by the CRTC.

The process by which cable companies receive approval for any of these activities is administered by the CRTC. The hearing process, managed by the CRTC, allows for public input. In recent years, that public hearing process has been amended to encourage greater public participation. The commission has put an increased emphasis on regional hearings and public consultations, individual participation by means of teleconferencing and video conferencing and an expanded Internet and electronic document filing system for access by members of the public.

[*Translation*]

The objective of the amendment provided for in this bill, if we understand correctly, is to favour greater public participation and provide funding to public interest groups. The amendment will create a mechanism whereby these groups would be provided with funding allowing them to participate more closely in the discussions on broadcasting issues examined by the CRTC and to back up their interventions with more detailed research.

Let us say at the outset that we are in agreement with the underlying principle of that amendment. It is indeed important to ensure stable funding to public interest groups so that they can participate in broadcasting proceedings.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 15 mai 2000

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 32 pour étudier le projet de loi S-7, la Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Nous avons le plaisir ce matin d'accueillir Mmes Janet Yale et Elizabeth Roscoe, et M. Nick Masciantonio de l'Association canadienne de télévision par câble (ACTC).

Madame Yale est présidente et directrice de l'Association, et Mme Roscoe, est vice-présidente aux relations externes. Nous sommes prêts à entendre vos témoignages.

Mme Janet Yale, présidente et directrice de l'Association canadienne de télévision par câble: Je vous remercie de l'occasion que vous nous offrez de comparaître devant votre comité dans le cadre de l'examen du projet de loi S-7.

[*Traduction*]

L'Association canadienne de télévision par câble (ACTC) est l'organisation nationale du secteur de la télévision par câble. Nous représentons 846 entreprises de câblodistribution détentrices d'un permis fédéral qui, ensemble, dispensent des services de communications aux Canadiens, desservant plus de 7,7 millions de résidences et plus de 500 000 clients commerciaux d'un océan à l'autre.

Les services de télévision par câble qu'offrent nos membres sont régis par le CRTC. Les permis qu'ils détiennent, les renouvellements qu'on leur accorde et les services qu'ils donnent sont tous approuvés et autorisés par le CRTC.

Le processus d'approbation des activités des entreprises de câblodistribution est administré par le CRTC. Le public peut intervenir lors des audiences du CRTC. Ces dernières années, on a modifié ce processus d'audience pour permettre une plus grande participation du public. Le Conseil a multiplié les audiences régionales et les consultations publiques et encouragé la participation individuelle au moyen de téléconférences et de vidéoconférences tout en facilitant l'accès du public au système de classement des documents électroniques et à l'Internet.

[*Français*]

L'objectif de la modification mise de l'avant dans le projet de loi à l'étude est, si nous le comprenons bien, de stimuler la participation du public et d'assurer un certain financement aux groupes de défense de l'intérêt public. La modification a pour but d'établir un mécanisme qui procurerait à ces groupes les moyens financiers de participer de plus près au débat sur les questions touchant le secteur de la radiodiffusion sur lesquelles se penche le CRTC, en leur permettant d'étayer leur intervention sur des études plus poussées.

Disons d'emblée que nous appuyons le principe que sous-tend cette modification. Il est effectivement important d'assurer un financement stable aux groupes de défense de l'intérêt public pour qu'ils participent aux délibérations touchant la radiodiffusion.

[English]

While we support the principle of funding for public interest groups, we would like to comment on the proposed means by which intervenor funding would be secured. We do not agree with the mechanism identified in the proposed amendment that would "make regulations establishing criteria to give the commission the power to award and tax costs between the parties that appear before it."

We believe there is a better alternative, which we will outline for you this morning. The benefits of our proposal are twofold: first, stable funding in advance for public interest groups and second, a reallocation from existing resources rather than the imposition of an additional charge, or tax, on our industry. If you will allow me, I will explain our proposal briefly.

Under CRTC regulation, broadcasting distribution undertakings are required to pay fees for their licences. This authorization comes from both the Broadcasting Act and the Telecommunications Act to cover the costs of the CRTC. Broadcasting licence fees have two components. Part I of the licence fee covers the CRTC's regulatory or operational costs for the broadcasting directorate of the commission. Part II of the licence fees is allocated to the Consolidated Revenue Fund and represents a number of things: economic rent for use of a limited public resource, that is, the broadcasting spectrum and Industry Canada spectrum management costs and fees in recognition of the commercial benefit we receive for holding and operating a licence in a given market.

For the year 2000, cable companies alone paid \$2 million in Part I licence fees and \$47 million in Part II licence fees. In total, the broadcasting industry contributed \$22.2 million in 2000-2001 in Part I fees to cover the costs of the CRTC and \$81.1 million of additional Part II fees to the Consolidated Revenue Fund. The Part I fees, as I said, more than cover the operating costs of the broadcasting directorate of the CRTC, which are reported to be \$16.6 million.

The two components together of the broadcasting licence fees more than cover the costs of the CRTC operations. We would propose that a small cost reallocation of those Part II licence fees would be appropriate to finance the intervenor funding for broadcasting proceedings.

We believe this proposal has two advantages. An allocation of even one-half of 1 per cent of the Part II licence fees would generate a significant fund, approximately \$400,000, for intervenors from existing resources.

This fund could be established annually, allowing intervenor groups to apply to seek prior approval for their research programs. We see the prior approval of the funding as a critical improvement to the mechanism outlined in the draft legislation, which

[Traduction]

Bien que nous appuyions le principe du financement accordé aux groupes de défense de l'intérêt public, nous aimerions faire des commentaires sur les moyens proposés pour assurer le financement aux intervenants. Nous nous opposons au mécanisme prévu dans le projet d'amendement en vertu duquel on établirait «par règlement les critères d'attribution des frais relatifs aux instances devant le Conseil, [lequel pourrait être autorisé] à taxer ou à fixer les frais payables par les parties».

Nous croyons qu'il y a une meilleure solution, que nous vous soumettons ce matin. Les avantages de notre proposition sont doubles: premièrement, un financement stable accordé d'avance aux groupes de défense de l'intérêt public et deuxièmement, une réaffectation à même les ressources existantes plutôt que l'imposition d'une charge ou taxe additionnelle à notre industrie. Si vous le permettez, je vais vous expliquer brièvement notre proposition.

Conformément à la réglementation du CRTC, les entreprises de distribution de radiodiffusion sont tenues de verser des droits pour obtenir leur licence. Le Conseil impose ces droits en vertu de la Loi sur la radiodiffusion et de la Loi sur les télécommunications pour couvrir ses coûts. Les droits de licence de radiodiffusion comportent deux éléments. La partie I couvre les coûts opérationnels ou réglementaires de la Direction générale de la radiodiffusion du CRTC. Quant à la partie II, elle est versée au Trésor et couvre plusieurs éléments: le loyer économique pour l'utilisation d'une ressource publique restreinte, c'est-à-dire le spectre de la radiodiffusion ainsi que les coûts et droits de gestion du spectre d'Industrie Canada en reconnaissance de l'avantage commercial que nous touchons pour détenir et exploiter une licence dans un marché donné.

En 2000, les entreprises de câblodistribution, à elles seules, ont versé 2 millions de dollars en droits de licence de la partie I et 47 millions de dollars en droits de la partie II. Au total, le secteur de la radiodiffusion a versé 22.2 millions de dollars en 2000-2001 au titre des droits de la partie I pour couvrir les coûts du CRTC et 81.1 millions de dollars de droits additionnels au titre de la partie II au Trésor. Comme je l'ai dit, les droits au titre de la partie I couvrent amplement les coûts de fonctionnement de la Direction générale de la radiodiffusion du CRTC, qui sont établis à 16.6 millions de dollars.

Ensemble, les deux composantes des droits de licence de radiodiffusion sont supérieures aux coûts de fonctionnement du CRTC. Nous soumettons qu'une légère réaffectation des droits de licence au titre de la partie II suffirait pour financer les fonds des intervenants pour les instances de radiodiffusion.

À notre avis, cette proposition comporte deux avantages. Une allocation, ne serait-ce que de un demi de 1 p. 100, des droits de licence au titre de la partie II constituerait un fonds important, soit à peu près 400 000 \$, qui serait versé aux intervenants à partir des ressources existantes.

Ce fonds pourrait être établi annuellement, permettant ainsi aux groupes d'intervenants de présenter une demande d'approbation préalable de leurs programmes de recherche. Nous croyons que ce mécanisme d'approbation préalable du financement constitue une

contemplates reimbursing interveners after they have spent the money.

[Translation]

We encourage you to discuss that reallocation of funds coming from Part II licence fees with other Government officials, particularly the Treasury Board and the CRTC, to see what would be the best way to proceed.

As I said, we are totally in agreement with a financial contribution given to public interest groups, but we are against the proposed amendment which would create a reimbursement mechanism and impose additional charges to the industry.

[English]

We believe the cable industry already contracts significant resources to the Government of Canada. As we stated, our industry contributes close to \$60 million annually in Part I and Part II licence fees and corporate taxes. In addition, cable companies contribute 5 per cent of gross revenues to support Canadian programming, of which \$70 million annually is contributed to the Canadian Television Fund. We believe we do our part.

Our companies believe the government should be able to accomplish its policy objective of including public groups in CRTC proceedings through the allocation of existing resources.

Thank you for the opportunity to appear before your committee. We would be pleased to answer any questions you may have.

The Chairman: You mentioned that this proposal has two advantages: an allocation of half of 1 per cent and approximately \$400,000. How much money do you think would be requested?

Ms Yale: That is a very good question. It is hard to say. I think that the CRTC would have to set up criteria, under any mechanism that is put in place, to decide on what basis groups could get money and for what purposes.

If you will permit me to take a moment at the outset, it is very important to draw a big distinction between what happens in telecom and broadcasting proceedings. As you know, telecom proceedings are quasi judicial in nature. There is formal evidence. Historically, with the telecom proceedings, the intervener funding that flows from that is really to cover the costs of preparing formal evidence and the lawyers who participate doing cross-examination and so on in those proceedings.

The broadcasting proceedings are, by their nature, very different. People just write briefs. I do not think anyone is seriously suggesting that people should be compensated for writing a two-page letter or appearing in a broadcasting policy proceeding. My understanding is the intervener groups are looking for the ability to do research studies — which are expensive, by

réelle amélioration par rapport au mécanisme décrit dans le projet de loi, qui prévoit rembourser les intervenants une fois qu'ils ont engagé les fonds.

[Français]

Nous encourageons le comité à discuter d'une telle réaffectation des fonds tirés des droits de licence de la partie II avec les autres représentants compétents du gouvernement, en particulier avec le Conseil du Trésor et le CRTC, pour voir quelle serait la meilleure façon de l'effectuer.

Comme je l'ai déjà dit, nous sommes tout à fait en faveur de l'apport d'un soutien financier aux groupes de défense de l'intérêt public, mais nous nous opposons à la modification proposée, qui instituerait un mécanisme de remboursement et imposerait des frais supplémentaires à l'industrie.

[Traduction]

Nous croyons que le secteur de la câblodistribution verse des ressources importantes au gouvernement du Canada. Comme nous l'avons signalé, notre secteur verse plus de 60 millions de dollars par année en droits de licence au titre de la partie I et de la partie II et en impôts des sociétés. En outre, les entreprises de câblodistribution versent 5 p. 100 de leurs recettes brutes pour appuyer la création d'émissions canadiennes, dont 70 millions de dollars sont versés annuellement au Fonds de la télévision canadienne. À notre avis, nous faisons notre part.

Nos entreprises estiment que le gouvernement devrait être en mesure d'atteindre son objectif stratégique, qui est de faire participer les groupes publics aux délibérations du CRTC, grâce à l'attribution des ressources existantes.

Je vous remercie de nous avoir permis de comparaître devant votre comité. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

La présidente: Vous avez dit que cette proposition comporte deux avantages: une attribution d'un demi de 1 p. 100, soit environ 400 000 \$. À votre avis, combien faudrait-il?

Mme Yale: Votre question est très intéressante. C'est difficile à dire. Je crois que le CRTC devrait établir des critères, en vertu du mécanisme qui serait adopté, pour décider sur quelle base les groupes pourraient obtenir de l'argent et à quelles fins.

Si vous me permettez de prendre quelques instants dès le départ, il est très important de faire une nette distinction entre les instances de télécommunications et les instances de radiodiffusion. Comme vous le savez, les instances de télécommunications sont de nature quasi judiciaire. On y présente des preuves formelles. Dans les instances de télécommunications, les fonds accordés aux intervenants visent en réalité à couvrir les coûts de constitution des preuves matérielles et les honoraires des avocats en contre-interrogatoire et d'autres activités menées dans le cadre de ces instances.

De par leur nature même, les instances de radiodiffusion sont très différentes. Les gens rédigent des mémoires. Je ne crois pas que personne ne propose sérieusement que les gens devraient être indemnisés pour écrire une lettre de deux pages ou pour comparaître lors d'une instance sur une politique de radiodiffusion. D'après ce que je comprends, les groupes

their nature, to do — particularly for those that do not have large resources.

If you think of the number of broadcasting proceedings on an annual basis and a few groups wanting to do studies that may cost \$25,000 to \$50,000 apiece, depending on how sophisticated the research study is, you can imagine that a pot of \$300,000 or \$400,000 to fund those groups would be sufficient on an annual basis. That is why we proposed a number in that order of that magnitude.

The Chairman: I feel the CRTC would have some criteria before it allowed any money for people appearing before them in the broadcasting sector.

Ms Yale: The mechanism we are suggesting would allow the CRTC to have a pool of money in advance. Therefore, interest groups would not have to find or borrow the money and then hope that, after the fact, the CRTC would repay them or that others would reimburse the CRTC to repay them. Instead, they would apply and indicate that they propose to do such and such a form of research for a proceeding. The CRTC would have criteria to assess whether or not the request was reasonable. If it was, the applicants would be granted the money they wanted to do the research they proposed and they would have the certainty of having the money before doing the research, rather than the uncertainty of not knowing whether they would be reimbursed after the fact.

Senator Forrestall: I tend to agree with you that we should not be paying people significant amounts of money to prepare a two-page or three-page brief and pop it in the mail or bring it to a hearing and present it. Frequently the cost of preparation of a brief is virtually nothing. On the other hand, the cost of presentation can be quite difficult to overcome. Having said that, I generally agree with that thrust.

Am I right in assuming that you are suggesting in your brief that there is enough money in that difference, in that balance, to accommodate the costs as, historically, they seem to be awarded? Is that correct?

Ms Yale: Currently, the CRTC does not award any costs on the broadcasting side of the house. We are all guessing a little as to what kind of demand there might be for funding of public interest groups. As I said, that is very hard to predict. We propose that the CRTC establish criteria that would try to target money to the preparation or the commissioning of quantitative research that would not otherwise be before the commission to assist it in its deliberations.

Let me give you an example. When we have licensing proceedings for a new AM or FM radio licence, a new television licence or a new specialty channel licence, the applicant always does consumer research to demonstrate unequivocally that there is incredible demand for the service they propose to provide. Everybody tries to demonstrate what they are doing is in the interest of consumers, that there is great consumer interest and demand. The public interest groups would like to undertake their

d'intervenants veulent avoir la possibilité de faire des recherches — qui sont coûteuses en soi — surtout pour les groupes qui ne disposent pas d'importantes ressources.

Compte tenu du nombre d'instances annuelles de radiodiffusion et des quelques groupes qui veulent réaliser des études pouvant coûter de 25 000 à 50 000 \$ chacune, selon l'ampleur de la recherche, on peut imaginer qu'une cagnotte annuelle de 300 000 ou 400 000 \$ pour financer ces groupes serait suffisante. C'est pourquoi nous avons proposé un chiffre de cet ordre de grandeur.

La présidente: J'ai l'impression que le CRTC voudra établir des critères avant d'accorder de l'argent aux personnes qui comparaissent devant lui dans le secteur de la radiodiffusion.

Mme Yale: Le mécanisme que nous proposons permettrait au CRTC de disposer d'un fonds à l'avance. Par conséquent, les groupes de défense de l'intérêt public n'auraient pas à chercher ou à emprunter l'argent et espérer qu'après coup le CRTC les rembourse ou que d'autres remboursent le CRTC pour qu'on puisse leur redonner l'argent. Ils présenteraient plutôt une demande et indiqueraient qu'ils se proposent de faire telle ou telle forme de recherche en vue d'une instance. Le CRTC disposerait de critères pour évaluer si la demande est raisonnable ou non. Dans l'affirmative, les requérants se verraient accorder l'argent nécessaire pour leur projet de recherche et ils auraient la certitude d'avoir l'argent avant de faire le travail, sans se demander s'ils seront remboursés après coup.

Le sénateur Forrestall: Dans l'ensemble, je suis d'accord avec vous que nous ne devrions pas verser des sommes importantes à des gens pour qu'ils rédigent un mémoire de deux ou trois pages, qu'ils glissent à la poste ou viennent présenter lors d'une audience. Souvent, il en coûte pratiquement rien pour rédiger un mémoire. Par contre, il peut être assez difficile d'assumer les coûts de présentation. Cela dit, je suis en accord avec cette idée.

Ai-je raison de penser que la somme mentionnée dans votre mémoire est suffisante pour absorber les coûts qui semblent avoir été accordés dans le passé. Est-ce exact?

Mme Yale: Actuellement, le CRTC n'alloue aucuns frais pour les instances touchant la radiodiffusion. Nous nageons tous un peu dans le vague quant à savoir de quel ordre de grandeur seraient les demandes de financement des groupes de défense de l'intérêt public. Comme je l'ai dit, cela est très difficile à évaluer. Nous proposons que le CRTC établisse des critères selon lesquels l'argent serait versé pour la préparation ou la réalisation de recherches quantitatives qui, autrement, ne seraient pas présentées au Conseil mais qui l'aideraient dans ses délibérations.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Lorsque nous avons des instances en vue de la délivrance de licence pour une nouvelle station radio AM ou FM, une nouvelle licence de télévision ou de chaîne spécialisée, le requérant fait toujours une étude de consommation pour établir sans équivoque qu'il existe une demande incroyable pour le service qu'il propose d'offrir. Tout le monde essaie de prouver que son projet est dans le plus grand intérêt des consommateurs, et qu'il répond parfaitement aux

own consumer research to say, on behalf of consumers, "Here is what consumers think. Do not put words in our mouths."

You can see that having a public interest group funded to do that sort of quantitative consumer research would be helpful. That is the sort of thing that would be appropriate to fund, not, as you say, people writing a letter saying what they think and then appearing. I do not say people should not do that. There is no problem with that sort of participation. Today, the commission routinely in large proceedings gets hundreds, if not thousands, of letters from ordinary citizens who express their views on whatever matter is before them.

Senator Forrestall: The point is that you are suggesting there be pre-funding awarded on the basis of criteria to be developed for pre-study, for the development of the argument that perhaps should come forward in the public interest. That is fine, but that seems to be almost a bureaucratic function. Perhaps the watchdog should be a quasi public service group of people, the Competition Bureau not being excluded but perhaps moving to include that type of research capacity and breadth.

Would this not tend to concentrate the research and hence, the expression of views, in fewer and fewer hands? Although not adequate, as the amendment from our colleague suggests, would this not tend to impose the views of a few upon those from the diverse Canadian structures of the North, the East, the West and the centre?

Ms Yale: Maybe I have not made myself clear because I do not consider either of the alternatives — the proposed amendment you have before you, or our alternative — as limiting public interest participation. This is trying to deal with a gap, with something that would not otherwise happen.

As I said in my opening comments, when the CRTC conducts regional hearings in advance of a proceeding and goes across the country to solicitor input, as they do from time to time, there are hundreds of individuals who appear and thousands of letters written. I do not think, generally speaking, that there is a gap in terms of the ability of the ordinary person to make his or her views known. My understanding is that this amendment is designed to fill a different void, if you will, which is to get at the lack of resources of public interest groups to do certain kinds of research.

I can draw on my own experience. I was general counsel for the Consumers' Association of Canada for four years. Our funding, at that time, consisted of two parts. We received a base allocation from the government to cover certain parts of our costs and we received certain other money that was project specific. For the projects we anticipated in advance, we applied for funding. Sometimes, however, the CRTC would just call a hearing on something we had not predicted. We could draw on base funding to do research or fund our participation in proceedings that we

vouez et aux attentes des consommateurs. Les groupes de défense de l'intérêt public aimeraient effectuer leurs propres études de consommation pour se faire les interprètes des consommateurs: «Voici ce que pensent les consommateurs. Ne nous faites pas dire ce que nous ne voulons pas dire.»

Vous voyez donc qu'il serait avantageux de subventionner des groupes de défense de l'intérêt public pour faire ce genre de recherche quantitative. C'est le genre de chose qu'il faudrait financer, plutôt que de donner de l'argent à quelqu'un qui enverrait son opinion par courrier et viendrait ensuite la présenter en audience, comme vous l'avez souligné. Je ne dis pas que les gens ne devraient pas faire cela. Ce type de participation ne pose aucun problème. Aujourd'hui, lorsque le Conseil tient d'importantes audiences, il reçoit des centaines, voire des milliers de lettres des citoyens ordinaires qui expriment leur point de vue sur la question dont il est saisi.

Le sénateur Forrestall: Le fait est que vous proposez que des fonds soient accordés d'avance en fonction de critères préétablis pour financer des projets susceptibles de se révéler du plus grand intérêt pour le public. Très bien, mais il me semble qu'il s'agit là d'une fonction bureaucratique. L'organisme de surveillance pourrait être un groupe de service quasi public, comme le Bureau de la concurrence, à qui on pourrait confier ce genre de recherche.

Une telle mesure n'aurait-elle pas tendance à concentrer la recherche et, partant, l'expression des points de vue au sein de quelques organisations? Même s'il n'est pas adéquat, comme le laisse entendre l'amendement que propose notre collègue, un tel mécanisme ne favoriserait-il pas l'opinion de quelques personnes au détriment de l'opinion des divers organismes du nord, de l'est, de l'ouest et du centre du Canada?

Mme Yale: Je ne me suis peut-être pas exprimée clairement, parce que je n'envisage ni l'une ni l'autre de ces solutions — ni le projet d'amendement qui vous est soumis, ni notre solution de rechange — pour restreindre la participation du public. Nous essayons ici de combler une lacune avec quelque chose qui autrement ne se produirait pas.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration d'ouverture, lorsque le CRTC tient des audiences régionales avant une instance et parcourt tout le pays pour demander l'avis des gens, comme il le fait à l'occasion, le Conseil entend des centaines de personnes et reçoit des milliers de lettres. Je pense que de façon générale, rien n'empêche les gens ordinaires de faire connaître leur point de vue. Ce que je crois comprendre, c'est que cet amendement veut combler un vide différent, si vous permettez, c'est-à-dire les ressources qui font défaut aux groupes de défense de l'intérêt public pour faire certains types de recherche.

Je peux vous faire part de ma propre expérience. J'ai été avocate générale à l'Association des consommateurs du Canada pendant quatre ans. À cette époque, notre financement provenait de deux sources. Nous recevions une allocation de base du gouvernement pour couvrir certains coûts et nous recevions d'autres sommes qui étaient destinées à des projets bien particuliers. Pour les projets que nous prévoyions, nous demandions du financement. Parfois, cependant, le CRTC convoquait une audience sur une chose que nous n'avions pas

could not anticipate a year in advance when we made our funding request. That base funding has disappeared for all public interest groups. It no longer exists.

Therefore, organizations such as the Public Interest Advocacy Centre and other consumer groups only receive project-specific funding today. That means that if they have not anticipated that CRTC proceeding, because it had not been announced when they made their request for funding, they do not have any funding to participate. My understanding is that this provision is to allow these groups to get funding for their participation in CRTC proceedings where they have not budgeted and received funding to cover the participation they would otherwise have. There is no other source of government funding for these groups to do that. It used to exist.

Senator Forrestall: You are doing by one means that which the government did not think was a particularly useful way to do it before. We are not really doing anything. We are moving the chairs around.

Having said that, I agree that the funding perhaps could come out of surplus fees, thus keeping the government out of it and bringing other factors to bear. How do we know that once you start contributing to such a fund that you will not want to have some kind of control over that fund?

Ms Yale: This is not new money.

Senator Forrestall: You are paying out fees and you are saying, "What the heck, it will go to the government. Give it to them, that is what they want." However, when we start using part of those fees for a specific case, as you suggest, then perhaps my fear is of the industry exercising control over how its money is spent. After all, I do not believe that you want to contribute to pre-study programs that might be developed which would develop confrontation and prolonged difficulties in your industry. Is there an assurance that is acceptable to those consumers who might want to use this, where that would not be the case?

Ms Yale: It is interesting you mention that, because if you look at the amendment to Bill S-7 that you have before you, in fact, that is worse for public interest groups because the way that model works today in telecom is that interest groups apply to the CRTC for reimbursement after the fact. The money that covers that reimbursement is a bill that is then sent to all the applicants.

For example, in telecom, if Bell Canada applies for a rate increase and a public interest group provides evidence and participates in a CRTC proceeding, after the fact, they apply to get their costs back. They apply to the CRTC saying they made a useful contribution to the outcome of the proceeding and therefore their costs should be recovered. Bell Canada gets to comment on the reasonableness of that bill because they must pay it. It is not the CRTC that repays that interest group. It is the company that

prévue. Nous pouvions alors utiliser les fonds de base pour faire la recherche, ou financer notre participation aux instances que nous n'avions pu prévoir l'année précédente, lorsque nous avons déposé notre demande de financement. Ce financement de base est disparu pour tous les groupes de défense de l'intérêt public. Il n'existe plus.

Par conséquent, des organismes comme le Centre pour la défense de l'intérêt public et d'autres groupes de consommateurs ne sont subventionnés aujourd'hui que pour des projets bien spécifiques. Or, s'ils n'ont pas prévu telle ou telle instance du CRTC, parce qu'elle n'était pas annoncée lorsqu'ils ont présenté leur demande de fonds, ils n'ont pas d'argent pour y participer. Selon moi, cette disposition devrait permettre à ces groupes d'obtenir le financement pour participer aux instances du CRTC lorsqu'ils n'ont pas budgété ni reçu les fonds pour couvrir leur participation. Ces groupes ne disposent d'aucune autre source de financement gouvernemental pour ce faire. Il y en avait avant.

Le sénateur Forrestall: Vous utilisez un moyen pour faire ce que le gouvernement n'a pas jugé comme particulièrement utile auparavant. En réalité, nous ne faisons rien. Nous tournons en rond.

Cela dit, je suis d'accord que le financement pourrait peut-être provenir des droits excédentaires, sans l'intervention du gouvernement, et comptant sur d'autres sources de financement. Comment savoir que les éventuels pourvoyeurs ne souhaiteraient pas exercer un certain contrôle sur ce fonds?

Mme Yale: Il ne s'agit pas d'argent nouveau.

Le sénateur Forrestall: Vous versez des droits et vous dites: «Ah, qu'importe, l'argent va aller au gouvernement. Donnez l'argent aux groupes, c'est ce qu'ils veulent.» Cependant, lorsqu'on commence à utiliser une partie de ces fonds pour une cause particulière, comme vous le dites, ce que je craindrais peut-être, c'est que l'industrie exerce un contrôle sur la façon dont l'argent est dépensé. Après tout, je ne crois pas que vous souhaitiez contribuer à des études préalables qui pourraient être réalisées et qui se traduiraient par des affrontements et des difficultés prolongées dans votre secteur. Y a-t-il une quelconque assurance que les consommateurs pourraient utiliser ces fonds sans nuire à vos intérêts?

Mme Yale: Ce que vous dites est révélateur, parce que si vous regardez la modification proposée au projet de loi S-7 qui vous est soumis, de fait, elle est réellement pire pour les groupes de défense de l'intérêt public car de la façon dont le modèle fonctionne aujourd'hui dans le domaine des communications, les groupes d'intérêts demandent au CRTC de les rembourser après coup. L'argent qui sert à ce remboursement est une facture qui est envoyée à tous les requérants.

Par exemple, en télécommunications, si Bell Canada demande une augmentation de tarif et qu'un groupe de défense de l'intérêt public donne des preuves et participe à une instance du CRTC, le groupe demandera qu'on lui rembourse ses coûts. Il présente une demande au CRTC en disant qu'il a apporté une contribution utile aux résultats de l'instance et que ses coûts devraient donc lui être remboursés. Bell Canada mettra alors en doute le caractère raisonnable de cette facture parce que c'est elle qui doit la payer.

applied that is required to reimburse the public interest group for the costs of its participation.

I believe our proposal actually creates a better distance between the applicants and the public interest group. It is a fund that is administrated by the CRTC and it is there for groups to draw from, as opposed to the model that requires people, on a case by case basis, to pay the bill after the fact and have to actually comment on the reasonableness of the bill they are being asked to pay.

Senator Forrestall: We can always cope with hindsight, as opposed to foresight, because the control then might be exercised. I appreciate what you are saying. I did not realize there was actually a process of cost recovery.

Ms Yale: I have participated in many of them.

Senator Forrestall: We are here to keep the legal profession busy.

Ms Yale: We appreciate that.

Senator Forrestall: I know you appreciate it, but you have not done much to alleviate my concern about the desire of people to exercise that kind of control when they have control before the fact, if all they have is an overview or hindsight.

Ms Yale: I am not trying to be flippant. The bottom line is very simple. In any proceeding there is a tension between the various parties that appear before the CRTC. That tension does not disappear no matter what the issue, whether it be cost or the public policy that is before the commission. The job of the commission is to weigh competing views on any file, whether it be cost recovery or a public policy matter that they are deciding on. At the end of the day the commission must be the arbiter in terms of the reasonableness of the request they have before them. There may be those who have views that differ.

Senator Forrestall: I am not about to throw out the baby with the bath water and I wish to express appreciation for the concrete proposal. It makes our lives much easier. I still have some concerns, but I will pass for now.

I was delighted to note that you think this is a good idea. With the experience that you have all had, you are in a good position to assess the importance of finally opening up and ensuring that the public, the consumer, has a voice, particularly after all the things we have been watching on the international scene. We do not want any demonstrations, do we?

I was pleased with that. You have given us a very creative idea, but the idea of how to reimburse, in my view, is a decision of the CRTC. Your presentation today gives an excellent idea of how to go about it.

I also feel, in light of the cost recovery that Revenue Canada insists upon, that is a subject that I take issue with. If you are in cost recovery, it is not supposed to be revenue building and revenue making.

Ce n'est pas le CRTC qui rembourse le groupe d'intérêts. C'est l'entreprise qui a présenté la demande qui doit rembourser le groupe de défense de l'intérêt public pour les coûts de sa participation.

À mon avis, notre proposition met vraiment une distance plus raisonnable entre les requérants et les groupes de défense de l'intérêt public. Il s'agit d'un fonds qui serait administré par le CRTC auquel les groupes pourraient puiser, contrairement au modèle qui demande aux organismes, cas par cas, de payer la facture après coup et les oblige à critiquer la légitimité de la facture qu'on leur demande de rembourser.

Le sénateur Forrestall: On peut toujours régler les choses après coup plutôt que de s'engager avant, et exercer le contrôle. Je comprends ce que vous dites. Je n'avais pas vraiment réalisé qu'il y avait effectivement un processus de recouvrement des coûts.

Mme Yale: J'ai participé à nombre de ces processus.

Le sénateur Forrestall: Nous sommes ici pour garder les avocats occupés.

Mme Yale: Nous le comprenons.

Le sénateur Forrestall: Je sais, mais vous n'avez pas fait grand-chose pour me rassurer quant au désir des gens de subir ce genre de contrôle après coup lorsqu'ils l'exercent avant, si tout ce qu'ils ont, c'est un aperçu ou une analyse a posteriori.

Mme Yale: Je ne veux pas être désinvolte. C'est très simple. Dans toutes les instances, il y a toujours une tension entre les diverses parties qui comparaissent devant le CRTC. Cette tension est là, peu importe la question à l'étude, que le CRTC examine une question de coûts ou une politique gouvernementale. Le travail du CRTC est de pondérer les opinions contradictoires sur une question, qu'il s'agisse de décider d'un recouvrement de coûts ou d'une question de politique gouvernementale. En bout de ligne, le Conseil doit être l'arbitre de la justesse de la requête qui lui est soumise, en dépit de ceux qui ont une opinion différente.

Le sénateur Forrestall: Je ne me prépare pas à jeter le bébé avec l'eau du bain et je tiens à dire que j'apprécie cette proposition concrète. Cela nous facilite la vie. J'ai encore certaines préoccupations, mais je vais passer mon tour pour l'instant.

J'ai été heureuse de noter que vous pensez que c'est une bonne idée. Avec toute l'expérience que vous avez, vous êtes bien placée pour évaluer l'importance de faire finalement preuve d'ouverture et de s'assurer que le public, les consommateurs font entendre leur voix, surtout après tout ce que nous avons observé sur la scène internationale. Nous ne voulons pas de manifestations, n'est-ce pas?

Cet aspect-là m'a plu. Votre idée est originale, mais je crois que la décision sur la façon de rembourser revient au CRTC. Votre témoignage aujourd'hui nous donne une excellente idée sur la façon de nous y prendre.

Considérant la conviction de Revenu Canada sur le recouvrement des coûts, j'ai également l'impression que je suis en désaccord avec cette question. Si vous faites du recouvrement des coûts, vous n'avez pas à accumuler ni à faire des recettes.

I gather that there is a differential of somewhere near \$70 million that the Consolidated Revenue Fund gets from the cost recovery, supposedly, under Part I and Part II. I would hope the CRTC could negotiate with the government and recover some of those funds.

My concern, when I listened to your presentation, was not with the thought or the concept, but with the practicality of it, on two bases. First, you must be in a position to assess whether the presentation and the roles played by the interveners are reasonable and have added measurably to the decision-making potential of the CRTC and have given the companies that are appealing something to think about so that they can negotiate. Second, there is the whole question of encouraging greater participation. There must have the right for the CRTC to make a decision as to whether the presentation was valuable, whether it added to the discussion and whether it had an impact that was worthy of consideration. I think that the senator's interventions just prior to mine indicate a concern in that regard.

I do not particularly believe that there is a great difference in what you do on the telecom side. It is only in the details.

The concept that the consumer who pays the cable fee has either rights or no rights to a decision is important. It is also important that we do regional interventions or regional hearings.

However, if you look at the kind of money involved and the cost awards, as I understand it, in 1998, in total, for all telecommunications proceedings before the CRTC, there were only 16 cost awards, but the amount was \$552,683. In 1999, there were four cost awards for all telecommunications proceedings that amounted to \$155,000. Uneven amounts are required, depending on the hearings.

Some years the discussions will be very complex, as is the hearing that is going on right now involving CTV and Global. We are talking about what will impact on consumers. A whole new thing is happening because they are now complex companies doing media of all forms and types, not just broadcast.

There is a problem in having any kind of predetermined intervention in the award mechanism, I think. I would hope that the CRTC would give this consideration and discuss with the Government of Canada how to fund this.

My concern in your presentation, Ms Yale, frankly, follows your experience with the consumers' association, now noting that it no longer has that base funding — nor does Public Interest Advocacy Centre, PIAC, Rural Dignity, nor National Association of Professional Organizers, NAPO. Those are real problems.

I would sincerely hope that the rules of procedure would be different, similarly designed but different, depending on what is the broadcast side and what is the telecom side. That is not up to me either.

Je crois comprendre qu'il y a un différentiel de près de 70 millions de dollars que le Trésor obtient à même le recouvrement des coûts, supposément de par les droits au titre des parties I et II. J'espère que le CRTC pourra négocier avec le gouvernement et recouvrer certains de ces fonds.

Ce qui m'a inquiétée, en vous entendant, n'est pas la réflexion ni le concept, mais son caractère pratique, pour deux motifs. Premièrement, vous devez être en mesure d'évaluer si l'exposé des intervenants et les rôles qu'ils ont joués sont raisonnables et ont apporté une contribution appréciable au processus décisionnel du CRTC, et ont donné aux entreprises qui interjettent appel matière à orienter les négociations. Deuxièmement, il y a toute la question d'encourager une plus grande participation du public. Le CRTC doit avoir le droit de décider si une présentation est valide, si elle ajoute à la discussion et si elle a eu un impact qu'il vaut la peine de prendre en considération. Je crois que les interventions du sénateur avant moi indiquent une préoccupation à cet égard.

Je ne crois pas particulièrement qu'il y ait une grande différence dans ce que vous faites du côté des télécommunications. Il ne s'agit que de détails.

La notion voulant que le consommateur qui paie la note de câblodistribution ait ou non le droit d'influencer une décision est importante. Il est aussi important que nous fassions des interventions régionales ou que nous tenions des audiences régionales.

Cependant, si vous regardez l'argent déboursé et les coûts qui sont accordés, je constate qu'en 1998, au total, pour toutes les instances de télécommunications du CRTC, les coûts ont été remboursés dans seulement 16 cas, mais ils s'élevaient à 552 683 \$. En 1999, quatre coûts ont été remboursés pour les instances de télécommunications, et ils s'élevaient à 155 000 \$. Les montants sont différents, selon les audiences.

Certaines années, les discussions seront très complexes, comme c'est le cas de l'audience qui se tient actuellement au sujet de CTV et Global. Nous discutons des répercussions sur les consommateurs. Il se produit un phénomène tout à fait nouveau parce qu'il y a maintenant des entreprises complexes qui offrent des services médiatiques de toutes formes et de tous genres, pas seulement des services de radiodiffusion.

Je pense que prendre des dispositions préalables dans un mécanisme de remboursement fait problème. J'espère que le CRTC en tiendra compte et en discutera avec le gouvernement du Canada pour voir comment financer ce genre d'intervention.

Madame Yale, ce qui m'a inquiétée dans votre présentation, bien honnêtement, découle de votre expérience avec l'Association des consommateurs du Canada, quand vous dites que l'Association n'a plus ce financement de base, qu'il s'agisse du Centre de défense de l'intérêt public, de Dignité rurale Canada ou de la National Association of Professional Organizers, NAPO. Ce sont là de véritables problèmes.

J'aimerais sincèrement que les règles de procédure soient différentes, conçues de la même façon mais différentes pour la radiodiffusion et pour les télécommunications. Ce n'est pas à moi d'en décider non plus.

You have been a CRTC commissioner, legal counsel and you have been at the Consumers' Association of Canada. Would you be advising the CRTC in drawing up the rules of procedure which this bill intends so that there is proper payment to appropriate interveners? It is not for all interveners, but those that are appropriate. Do you think that adopting your route would answer the needs of these associations?

Ms Yale: There is a lot in there. Let me say at the outset that there is one critical difference between telecom and broadcasting. On the telecom side, there are only Part I fees. The only licence fees paid by telecommunications carriers are to cover the direct operating costs of the CRTC. No surplus is generated. The licence fees are designed to exactly cover the costs of operating the telecom branch of the CRTC and no more. It is a cost recovery scheme.

Broadcasting is different. The Part I fees cover the direct costs of operating the CRTC on the broadcasting side. The Part II fees generate a significant surplus. All broadcasting undertakings, radio and television as well as cable companies, generate a significant surplus that goes into the Consolidated Revenue Fund. That does not exist on the telecom side. There is no other pot of money other than cost awards.

As I pointed out in my presentation, for the year 2000-2001, the Part I fees in total were \$22.2 million and that is the direct cost of operating the CRTC on the broadcasting side. Part II fees were \$81 million, which is \$81 million over and above the direct costs of operating the CRTC. If the numbers that we are talking about are right, somewhere in the \$150,000 to \$500,000 range on an annual basis, it seems to me that it is not fair to go back to the same parties that are generating \$81 million of additional revenue for the Government of Canada to say, "That is not enough. We must tax you again to cover the costs of public interest participation in these proceedings."

On that issue, we feel very strongly that the broadcasting industry is not the same as the telecom industry because we pay a significant additional amount over and above what the telecom companies pay. That is the first point, about which we obviously feel very strongly.

In terms of the issue of practicality, the fact is that whatever mechanism is put in place, the CRTC will have to screen who gets the money, how much money they get and on what basis. That exists no matter what mechanism you put in place. It will have to make that assessment.

Senator Finestone: How would you know in advance?

Vous avez déjà été commissaire du CRTC, conseillère juridique, et vous avez travaillé à l'Association des consommateurs du Canada. Est-ce que vous conseilleriez au CRTC de rédiger les règles de procédure que prévoit le projet de loi afin que les intervenants appropriés soient remboursés comme il se doit? Ce n'est pas pour tous les intervenants, mais seulement pour ceux dont l'intervention est jugée appropriée. À votre avis, ce que vous proposez répondrait aux besoins de ces associations?

Mme Yale: C'est beaucoup à la fois. Permettez-moi de dire au départ qu'il existe une différence importante entre les télécommunications et la radiodiffusion. Du côté des télécommunications, il n'y a que les droits de licence au titre de la partie I. Les seuls droits de licence versés par les entreprises de télécommunications visent à couvrir les coûts d'exploitation directs du CRTC. Aucun excédent n'est généré. Les droits de licence couvrent exactement les coûts d'exploitation de la Direction générale des télécommunications du CRTC, rien de plus. Il s'agit d'un régime de recouvrement des coûts.

Les choses sont différentes du côté de la radiodiffusion. Les droits au titre de la partie I couvrent les coûts directs de fonctionnement du CRTC pour ce qui est de la radiodiffusion. Les droits au titre de la partie II génèrent un excédent important. Toutes les entreprises de radiodiffusion, de radio et de télévision de même que les entreprises de câblodistribution génèrent un surplus important qui est versé au Trésor. Cela n'existe pas du côté des télécommunications. Il n'y a aucune autre cagnotte que les frais accordés.

Comme je l'ai fait remarquer dans mon exposé, pour l'an 2000-2001, les droits au titre de la partie I s'élevaient au total à 22,2 millions de dollars qui servent à payer les coûts de fonctionnement directs du CRTC pour le volet radiodiffusion. Les droits au titre de la partie II s'élevaient à 81 millions de dollars, c'est-à-dire 81 millions de dollars en plus des coûts directs de fonctionnement du CRTC. Si les chiffres dont nous parlons actuellement sont exacts, soit quelque 150 000 à 500 000 \$ annuellement, il me semble qu'il n'est pas juste de demander aux mêmes parties qui génèrent 81 millions de dollars de recettes additionnelles pour le gouvernement du Canada et de leur dire: «Ce n'est pas suffisant. Nous devons vous taxer à nouveau pour couvrir les coûts de la participation des groupes de défense de l'intérêt public à ces instances.»

À ce sujet, nous croyons fermement que le secteur de la radiodiffusion est différent de celui des télécommunications parce que nous versons des sommes additionnelles beaucoup plus importantes que celles que versent les entreprises de télécommunications. Voilà pour le premier point que, de toute évidence, nous débattons très fortement.

Pour ce qui est du côté pratique, le fait est que peu importe le mécanisme mis en place, le CRTC devra examiner qui obtient l'argent, combien d'argent on accorde et sur quelle base. Cela existe, peu importe le mécanisme que vous mettiez en place. Il devra faire cette évaluation.

Le sénateur Finestone: Comment sauriez-vous ce dont vous avez besoin à l'avance?

Ms Yale: It seems to me that the criteria the commission would put in place, which could be either before the fact or after the fact, could be to focus on research. As I said, I think it should be to fund participation that would not otherwise exist. In other words, it is quantitative research or material that, by its nature, would help the commission to understand the issues.

We proposed that because we thought it would be better for public interest groups to get the money before the fact rather than after the fact. Our mechanism, or proposal to set aside a pot of money, could just as easily be administered after the fact as before the fact. There is nothing inherent in the mechanism that we are proposing.

The key element of our proposal is to set aside a pot of money from the surplus of the Part II licence fees, which is where the money is to come from. If there is a desire to make the assessment after the fact, so be it. That is not material from our perspective. We thought that because you have the a pot of money in advance, you have the liberty of awarding it before the fact whereas when you do a taxation proceeding, you have to apply after the fact and show you contributed materially to the commission and, by definition, you only get that money after the fact.

Our proposal has the advantage that you could, if you wanted, give the money before the fact. You do not have to do that. It is really the funding of the interveners that is critical. The way in which you fund it is critical.

I think it is much simpler. In the telecom proceedings, as you said, there were only four proceedings in 1999 that lead to cost awards. On the broadcasting side, if you look at the difference in the number of decisions, on an annual basis, between telecom and broadcasting, it is probably ten or twenty to one. There are many more proceedings because it is radio, television, cable, pay, specialty and satellite. There are many more proceedings.

In a CRTC policy proceeding on broadcasting, how do you decide against whom you will assess the costs? If a public interest group participates and does a piece of research, it is not an application. It is a public policy proceeding.

In theory, every cable company, broadcaster, pay and specialty service should be required to help fund public interest groups. There could be 50 or 60 parties against which costs are to be assessed — and with a multiplicity of proceedings, the CRTC could end up in the billing and collection business. I am not sure that is the business it wants to be in. In terms of practicality, drawing a pot of money out of money we already paid in licence fees is much simpler and more practical.

Senator Forrestall: Keep in mind where that pot of money came from originally.

Senator Finestone: It comes from the consumer on all sides of the issue.

Mme Yale: Il me semble que les critères que le CRTC mettrait en place, qui pourraient être des critères soit a posteriori, soit a priori, pourraient être centrés sur la recherche. Comme je l'ai dit, je crois que les fonds devraient être versés pour financer la participation qui autrement n'existerait pas. Autrement dit, il s'agit de recherche quantitative ou matérielle qui, de par sa nature même, aiderait le Conseil à comprendre les enjeux.

Nous avons fait cette proposition parce que nous estimions qu'il serait préférable que les groupes de défense de l'intérêt public obtiennent les fonds avant le fait plutôt qu'après. Notre mécanisme ou notre proposition visant à mettre une cagnotte de côté pourrait être aussi bien administré après coup qu'avant. Il n'y a rien d'inhérent dans le mécanisme que nous proposons.

L'élément clé de notre proposition est de mettre de côté de l'argent provenant des excédents des droits de licence au titre de la partie II, d'où vient l'argent. Si l'on veut faire l'évaluation après le coup, parfait. À notre point de vue, c'est sans importance. Nous nous sommes dit que parce qu'on a l'argent à l'avance, on a la liberté de l'accorder avant les faits alors que lorsqu'on impose une taxe, il faut l'appliquer après coup et montrer qu'on a contribué de façon importante aux travaux du Conseil et que par définition, on obtient cet argent seulement a posteriori.

Notre proposition a l'avantage suivant: on peut, si on veut, donner l'argent avant, mais ce n'est pas obligatoire. C'est vraiment le financement des intervenants qui est essentiel. La façon dont on accorde le financement est très importante.

Je pense que c'est beaucoup plus simple. En 1999, il n'y a eu que quatre instances de télécommunications qui ont entraîné des remboursements de coûts. Du côté de la radiodiffusion, si vous prenez la différence dans le nombre de décisions, qui sont prises annuellement, entre les télécommunications et la radiodiffusion, c'est probablement un ratio de dix ou vingt pour un. Il y a beaucoup plus d'instances, parce qu'il y a la radio, la télévision, le câble, la télévision payante, les chaînes spécialisées et les satellites. Il y a beaucoup plus d'instances.

Lors d'une instance du CRTC sur une politique de radiodiffusion, comment décider sur qui répartir les coûts? Si un groupe de défense de l'intérêt public participe et fait une recherche, ce n'est pas une demande. C'est une instance sur une politique gouvernementale.

En théorie, toutes les entreprises de câblodistribution, tous les radiodiffuseurs, les services de télévision payante et les chaînes spécialisées devraient être tenus d'aider à financer les groupes de défense de l'intérêt public. Il pourrait y avoir 50 ou 60 parties auprès desquelles on retirerait de l'argent — et compte tenu des nombreuses instances, le CRTC pourrait se retrouver à faire de la facturation et de la perception de comptes. Je ne suis pas certaine qu'il veuille s'engager là-dedans. Pour ce qui est du côté pratique, établir une cagnotte à partir d'argent qu'on a déjà versé sous forme de droits de licence est beaucoup plus simple et beaucoup plus pratique, justement.

Le sénateur Forrestall: Mais il ne faut pas oublier d'où provient la cagnotte.

Le sénateur Finestone: De tous les consommateurs.

Bill S-7 does not ensure certain financing. Bill S-7 allows the reimbursement of intervenor costs, which is not currently allowed under the drafting of the broadcasting legislation. All the bill does is say "Pay the intervenors because it is right, in today's society, that the voice of the consumer, the voice of the person who pays monthly for his or her cable fee, has a right to be heard." We have an obligation to do that and balance it out against large corporations. We must have competent, well researched documents to present.

I would say that the two concepts are inimical to each other and it is important that this change to the broadcast bill be made in order that the CRTC can then negotiate.

Senator Rompkey: I am always interested in models and in what we can learn from similar situations either in this country or elsewhere. Do you know how other people handle this same issue? Can we learn anything from the U.S. or some other country? Is there any model? This issue surely must have been faced elsewhere. What can we learn from other places?

I have a second question. Do we know on what the CRTC spends the \$81 million.

Senator Spivak: It goes to the Consolidated Revenue Fund.

Senator Rompkey: I understand. It is owned by Paul Martin and Paul Martin is elected by the taxpayers who are intervenors before the CRTC and the cable companies. It is six of one and a half dozen of the other.

Ms Yale: The fundamental principle is no new taxes. We are already taxed fairly heavily through the Part II fees. We are saying there is more than enough money in the pot.

Senator Rompkey: Before Mr. Martin takes it in, he siphons off a little.

Ms Yale: A tiny piece is all we are saying.

Senator Rompkey: My other question was with regard to models.

Ms Yale: The best people to ask would be the public interest groups that examined this why they proposed this particular mechanism rather than some other.

Senator Spivak: Madam Chairman, as I view this issue, it a sleeper. I had no idea how important this particular issue is for two reasons. First, a democracy cannot function if there is an unequal balance of power in the area of decision making. Second, the issue of information and how and why that information is disseminated is also fundamental to the functioning of a democracy. I had no idea how important this was.

What have the public interest groups been able to accomplish? Could you give me a couple of examples in terms of change of policy? It strikes me that the cable industry has had things much the way it wants to have them.

Ms Yale: My members would not agree with that at all. I do not agree with that assessment at all.

Le projet de loi S-7 n'assure pas de financement, mais prévoit le remboursement des coûts des intervenants, ce que ne prévoit pas la loi actuelle sur la radiodiffusion. Tout ce que prévoit le projet de loi, c'est de payer les intervenants parce qu'il est normal, dans la société d'aujourd'hui, que le consommateur, la personne qui paie son abonnement mensuel au câble ait le droit d'être entendu. Nous avons cette obligation d'entendre ces gens tout comme les grandes sociétés. Nous avons besoin de gens compétents qui présentent des documents bien étoffés.

À mon avis, les deux notions s'opposent l'une à l'autre et il est important de modifier la Loi sur la radiodiffusion afin que le CRTC puisse ensuite négocier.

Le sénateur Rompkey: Je suis toujours intéressé par les modèles et par ce que nous pouvons apprendre de situations semblables ici ou ailleurs. Avez-vous des exemples de cas semblables? Y a-t-il des solutions aux États-Unis ou dans un autre pays? Y a-t-il un modèle quelconque? La question doit sûrement avoir été abordée ailleurs. Que pouvons-nous apprendre des autres?

J'aimerais poser une deuxième question. Savez-vous comment le CRTC dépense les 81 millions de dollars?

Le sénateur Spivak: L'argent est versé au Trésor.

Le sénateur Rompkey: Je comprends. L'argent appartient à Paul Martin, lequel est élu par les contribuables qui sont des intervenants auprès du CRTC et des sociétés de câblodistribution. C'est bonnet blanc, blanc bonnet.

Mme Yale: Le principe fondamental est qu'il n'y ait pas de nouvelles taxes. Nous sommes déjà suffisamment imposés par les droits que nous versons au titre de la partie II. À notre avis, la cagnotte est amplement suffisante.

Le sénateur Rompkey: Avant que M. Martin renfloue le Trésor, il en siphonne un peu.

Mme Yale: Nous ne demandons qu'une mince portion.

Le sénateur Rompkey: Mon autre question concernait les modèles.

Mme Yale: Vous devriez poser la question aux personnes les plus compétentes, soit les groupes de défense de l'intérêt public. Demandez-leur sur quoi ils se sont fondés pour proposer ce mécanisme spécifique plutôt qu'un autre.

Le sénateur Spivak: Madame la présidente, je pense qu'on essaie de nous endormir. Je n'avais aucune idée à quel point la question est importante pour deux raisons. Premièrement, une démocratie ne peut fonctionner s'il y a déséquilibre du pouvoir dans la prise de décisions. Deuxièmement, la question de l'information et du traitement de cette information est également fondamentale pour le fonctionnement d'une démocratie. Je n'avais aucune idée à quel point cela était important.

Qu'ont pu faire les groupes de défense de l'intérêt public? Y a-t-il des exemples où ils auraient influé sur des changements de politique? Je suis frappée de voir que c'est presque toujours le secteur de la câblodistribution qui obtient gain de cause.

Mme Yale: Mes membres ne seraient pas du tout d'accord. Je réfute totalement cette évaluation.

Senator Spivak: Do you read Matthew Fraser once in a while?

Ms Yale: For whatever reasons — and I do not know why this is — public interest groups in Canada have focused on telecommunications because those procedures are more designed for lawyers through fact-finding and information. It is much more quasi-judicial in nature.

The consumer groups had a huge impact all through the 1980s and the 1990s in terms of minimizing rate increases for consumers, in local telephone service and in the fight about long distance competition. They were responsible for the failure of CNCP, now Unitel, then AT&T Canada to get into the long distance area because of concerns about local rate increases. They have been extraordinarily effective. Having spent four years of my life doing that, I can tell you that, on those sorts of issues, there has been an incredible contribution from those groups.

On the broadcasting side, the proceedings are quite different in nature. For example, if the CRTC is examining licensing, as it did this past year, new television or new specialty programming services and there are 100 applicants for, ultimately, 16 licences, how does a consumer group decide which ones to back or not? It depends on individual consumer tastes as to which services a group might or might not think are of interest.

Consumer groups traditionally do not purport to speak on behalf of particular applications. They tend to speak on the general framework. In other words, consumer choice should be maximized. People should have the right to pick and choose the services they want and in what packages they get them. On those issues, the consumer groups are heard loud and clear. In fact, the CRTC licensing framework, for the launch that will take place this fall, has focused on a consumer-driven approach to the way in which these services will be launched and offered.

The public interest view is well represented. We should not assume there is a big problem here that we are trying to solve. I do not think there has been a big gap. I think the commission goes out of its way to solicit input from the ordinary person in its main and regional proceedings. I do not think there is a big gap.

Senator Spivak: Thank you for that. I am glad to hear that. However, on broad issues such as concentration and ownership of different kinds of media, are consumer groups able to intervene on those issues and how? The CRTC is wrestling with those problems. Could you respond to that?

Ms Yale: They tend to focus, for whatever reasons, on energy issues and rate issues. They tend to focus on things where they try to keep prices low for consumers. The impact of that focus is something one can easily measure if one is trying to make an application for government funding for participation. Many of

Le sénateur Spivak: Est-ce qu'il vous arrive de lire Matthew Fraser à l'occasion?

Mme Yale: Pour quelque raison que ce soit — et je ne sais pas pourquoi il en est ainsi — les groupes de défense de l'intérêt public au Canada se sont concentrés sur les télécommunications, parce que les procédures dans ce secteur demandent la compétence d'avocats qui doivent rechercher les faits et donner de l'information. Ce sont des procédures quasi judiciaires en soi.

Les groupes de consommateurs ont eu un impact majeur durant toutes les années 80 et 90 en minimisant les augmentations de tarifs pour les consommateurs, tant pour le service téléphonique local que pour leur lutte au sujet de la concurrence pour les interurbains. Ils ont empêché CNCP, aujourd'hui Unitel, et ensuite AT&T Canada de s'immiscer dans le domaine des interurbains parce qu'ils voulaient éviter des augmentations de tarifs à l'échelle locale. Ces groupes ont été extraordinairement efficaces. Pour leur avoir consacré quatre ans de ma vie, je peux vous dire que pour ce genre de questions, ces groupes ont exercé une influence incroyable.

Pour ce qui est de la radiodiffusion, les procédures sont passablement différentes. Par exemple, si le CRTC examine des demandes de licences, comme il l'a fait l'an dernier, pour des services nouveaux de télévision ou de nouveaux services de télévision spécialisés et qu'il y a 100 requérants qui se disputent 16 licences seulement, comment un groupe de défense des consommateurs décidera-t-il lequel appuyer? Cela dépend des goûts individuels des consommateurs pour déterminer quels sont les services qu'une collectivité pourrait préférer.

Les groupes de défense des consommateurs ne veulent pas toujours intervenir au nom d'un requérant en particulier. Ils s'intéressent plutôt au cadre général. Autrement dit, les consommateurs devraient avoir un plus grand choix. Les gens devraient avoir le droit de choisir les services qu'ils veulent et dans quels blocs ils veulent les obtenir. Là-dessus, les groupes de consommateurs s'expriment de façon claire et nette. De fait, le cadre de délivrance de licences du CRTC, pour le lancement qui aura lieu cet automne, a favorisé l'approche axée sur les consommateurs pour fixer la façon dont les services seront lancés et offerts.

Les intérêts du public sont bien représentés. Il n'y a pas de problème majeur à régler de ce côté, pas de lacune grave à combler. Je crois que le Conseil prend la peine de demander l'opinion des citoyens ordinaires lors de ses instances principales et régionales. Je ne crois pas qu'il y ait de lacune grave.

Le sénateur Spivak: Merci. Je suis contente d'entendre cela. Cependant, pour de vastes questions comme la concentration et la propriété des différents types de médias, les groupes de consommateurs sont-ils en mesure d'intervenir à ce sujet et comment? Le CRTC se débat avec ces problèmes. Pourriez-vous répondre à cette question?

Mme Yale: Pour quelque raison que ce soit, les groupes de consommateurs portent leurs efforts sur l'énergie et la tarification. En général, ils luttent pour maintenir les prix au plus bas pour les consommateurs. L'impact de leur intervention est assez facilement mesurable si on essaie de présenter une demande de financement

these groups have government funding for most of their participation.

The policy issues in broadcasting, which are coming to the forefront this year, may well be the things these groups want to be able to research and to hire experts to help them do an assessment of the implications of concentration with respect to consumers and not rate issues per se, where they have been extraordinarily effective and well financed to do those things.

That is why I say I can agree with the principle of having funding for certain kinds of research, but I do not agree with the overall conclusion that there is a failure of consumers to participate in the CRTC proceedings. I think the evidence shows quite the contrary.

Senator Spivak: I am asking in regard to the broad policy decisions though.

Ms Yale: As I stated, the digital licensing proceeding and the framework proceeding are the most pro-consumer frameworks ever. Frankly, it was in our interests to propose that because we are the meat in the sandwich, on a regular basis. The CRTC, in the name of public policy, requires us to sometimes do things that consumers hate, whether it be the carriage of certain services or packaging limitations, in the name of public policy and we willingly do our part. At times, however, consumers question why they must take certain services in order to get others and why they must have something on their basic package that they do not want. The CRTC regulations have much to do with those limitations. In the digital world the commission has said it will be market driven, based on consumer demand, in terms of which services succeed and which services fail. I believe that is a big win for consumers.

Senator Spivak: Are you saying that no matter which way this is funded there is not a great problem for interest groups to make their views heard?

Ms Yale: Overall, that is a fair assessment. The evidence on the telecom side shows that even with the ability to award costs there have not been huge financial pressures over the last number of years. I do not think this involves a big amount of money.

Senator Finestone: I want to point out, based on what Senator Spivak was asking, that you have millions of dollars and competent legal staff on the CCTA side and on the Canadian Association of Broadcasters, CAB, side. There are situations where an individual may intervene and not receive a decision in his or her favour. I am thinking of my ex-seatmate, Senator Jean-Robert Gauthier, who intervened on behalf of TVO and did not have the decision taken in his interest. That cost him hundreds of thousands of dollars and he does not get one cent back. It is an

gouvernemental pour notre participation. Nombre de ces groupes disposent d'un financement gouvernemental pour la plupart de leurs interventions.

Les enjeux stratégiques en matière de radiodiffusion, qui sont à l'avant-scène cette année, pourraient bien être la cible des recherches de ces groupes. Ils voudront engager des spécialistes pour les aider à évaluer les répercussions de la concentration sur les consommateurs, plutôt que de se limiter à la tarification en tant que telle, qu'ils ont déjà parfaitement bien cernée avec l'aide de fortes subventions.

C'est pourquoi je me déclare en accord avec le principe d'un financement pour certains types de recherche, mais je ne suis pas d'accord avec la conclusion que les consommateurs n'ont pas eu l'occasion de participer aux instances du CRTC. Je crois que la preuve indique tout à fait le contraire.

Le sénateur Spivak: Ma question portait cependant sur les grandes décisions en matière de politique.

Mme Yale: Comme je l'ai dit, les instances pour la délivrance de licences numériques et les instances générales sont les instances les plus avantageuses aux consommateurs. Bien franchement, c'était dans notre intérêt de le proposer parce que nous sommes régulièrement coincés entre les deux. Le CRTC, au nom de la politique gouvernementale, nous oblige parfois à faire des choses que les consommateurs réprouvent, que ce soit la prestation de certains services ou la réduction des blocs de services, et nous acceptons de faire notre part. Mais il arrive que les consommateurs se demandent pourquoi ils doivent se résigner à avoir certains services afin d'en obtenir d'autres, et pourquoi leur forfait de base leur impose des choses qu'ils ne veulent pas. Les règlements du CRTC ont un rôle à jouer dans ces restrictions. Dans le monde du numérique, le Conseil veut se fonder sur les marchés, en réponse à la demande des consommateurs, pour connaître quels services font leurs frais et quels services font défaut. Je crois que c'est une grande victoire pour les consommateurs.

Le sénateur Spivak: Êtes-vous en train de dire que peu importe le financement accordé, les groupes de défense de l'intérêt public n'ont pas tellement de problèmes à exprimer leurs opinions?

Mme Yale: Dans l'ensemble, votre évaluation est assez juste. Les indications du côté des télécommunications montrent que même avec la possibilité de se faire rembourser des coûts, les consommateurs n'ont pas exercé d'énormes pressions financières au cours des dernières années. Je ne crois pas que cela implique beaucoup d'argent.

Le sénateur Finestone: Pour faire suite à la question du sénateur Spivak, je vous rappelle que l'ACTC bénéficie de millions de dollars et de personnel juridique compétent tout autant que l'Association canadienne des radiodiffuseurs. On a vu des gens intervenir et la décision rendue n'était pas en leur faveur. Je pense ici à mon ex-compagnon de pupitre, le sénateur Jean-Robert Gauthier, qui est intervenu au nom de TVO et la décision rendue n'était pas dans son intérêt. Cela lui a coûté des centaines de milliers de dollars et on ne lui rembourse pas un sou. Il est

important issue that the intervener who does something of substance gets recognized even if he does not win.

Ms Yale: We agree with the principle. We disagree with the idea of an additional tax.

Senator Callbeck: There are a couple of things I want to clarify. Under telecommunications there can be intervener funding on a case-by-case basis. If the CRTC decides that Bell Canada should pay \$1 million in intervener funding and Bell Canada thinks that is exorbitant, then can it appeal?

Ms Yale: It works slightly differently. For example, in the old days Bell would apply for a rate increase. The consumer groups would prepare evidence, taking issue with particular elements of the case before them. They would often have financial experts, for example, who would speak to the rate of return or rate of profit that Bell was requesting.

It would cost money to have those financial experts prepare evidence and appear before the CRTC. The lawyers would also cost money. The public interest groups have a staff of experts and lawyers. Their in-house lawyers would appear at the proceeding and they would keep track of the time they spent on that case, just as when I did that kind of work for the consumers' association and participated on the other side in asking for the recovery of costs.

Then, at the end of the case you put in a bill for taxation and your bill would itemize all of the costs that you incurred in participating in that proceeding: the cost of your outside experts, your in-house time that you spent on the file, any travel costs if the hearing was in different city and so on. You would add it all up, put the claim in and the applicant — Bell and others, if there were any, who had an interest in the case — would have an opportunity to review it and the CRTC would put its stamp on what they thought was a reasonable amount. There were guidelines, as in other courts where costs are awarded, as to how much you can charge per day for a lawyer's time and so forth. There is a detailed set of guidelines that exist.

At the end of the day the bill might be \$100,000 or \$75,000. If you think about what is involved in the preparation of evidence, \$1 million is not in the realm of the kinds of costs that could be incurred in a two-week proceeding. As Senator Finestone pointed out, in 1998, with 16 cost awards there was a total of \$552,000. The costs involved will be in the order of \$50,000 or \$100,000, or something like that.

Senator Callbeck: Once the decision is made, is that final then?

Ms Yale: Any decision of the CRTC can be appealed and there are mechanisms of appeal. The CRTC would rule. As they do on anything, they would issue an order. The order is a decision of the CRTC that must be complied with. In this case, compliance means that the party against whom the costs are assessed pays the bill directly to the person who requested the funding.

[Translation]

important que l'intervenant qui fait une intervention substantielle soit remboursé même s'il n'obtient pas gain de cause.

Mme Yale: Nous acceptons le principe, mais pas l'idée d'une taxe additionnelle.

Le sénateur Callbeck: J'aimerais préciser une ou deux choses. En matière de télécommunications, les intervenants peuvent obtenir du financement ponctuel. Si le CRTC décide que Bell Canada doit payer un million de dollars pour financer des intervenants et que Bell Canada pense que c'est exorbitant, peut-elle alors en appeler?

Mme Yale: Ça ne fonctionne pas tout à fait comme cela. Par exemple, avant, Bell Canada présentait une demande d'augmentation de tarifs. Les groupes de consommateurs préparaient leur preuve, s'opposant à certains éléments bien particuliers de la cause en cours. Par exemple, ils avaient souvent des experts financiers qui intervenaient pour discuter du taux de rendement ou du taux de profit que Bell Canada demandait.

Il fallait payer pour que ces spécialistes financiers et les avocats préparent leur preuve et comparaissent devant le CRTC. Les groupes de défense de l'intérêt public disposent de spécialistes et d'avocats. Leurs propres avocats se présentaient aux instances du CRTC, consignaient le temps qu'ils affectaient à la cause, exactement comme lorsque je faisais ce travail pour les associations de consommateurs et que je demandais le recouvrement des coûts en leur nom.

Ensuite, à la fin de la cause, on présentait une facture qui décrivait tous les coûts engagés pour participer à cette instance: le coût des spécialistes de l'extérieur, le temps consacré par l'équipe interne au dossier, et les frais de déplacement si l'audition était dans une autre ville, et ainsi de suite. On additionnait tout cela, présentait la demande et le requérant — Bell et d'autres, c'est selon, qui avait un intérêt dans la cause — avait la possibilité d'examiner tout cela, et le CRTC approuvait ce qu'il estimait être un montant raisonnable. Il y avait des lignes directrices, tout comme dans les autres tribunaux où les coûts sont remboursés, pour indiquer combien on peut demander par jour pour le temps d'un avocat, et ainsi de suite. Il existe une série détaillée de lignes directrices.

En bout de ligne, la facture pouvait atteindre 100 000 ou 75 000 \$. Si vous calculez ce que nécessite la préparation de la preuve, le genre de coûts qui peuvent être engagés au cours d'une instance de deux semaines est bien en deçà d'un million de dollars. Comme l'a fait remarquer le sénateur Finestone, en 1998, 16 remboursements de frais ont totalisé 552 000 \$. Les coûts impliqués seront de l'ordre de 50 000 ou 100 000 \$.

Le sénateur Callbeck: Est-ce que la décision met fin aux procédures?

Mme Yale: Toutes les décisions du CRTC peuvent faire l'objet d'appel et il existe des mécanismes à cette fin. Le CRTC rend sa décision. Comme pour toute autre chose, il publie une ordonnance. L'ordonnance constitue la décision du CRTC et doit être respectée. Dans ce cas, la partie qui assume les dépens paie la facture directement à la personne qui a demandé le financement.

[Français]

Senator Gill: Will Bill S-7 give the people living in remote areas, the Aboriginal peoples for example, the possibility of being better represented at the CRTC than is the case now?

Ms Yale: The CRTC establishes the criteria that determine in which circumstances interveners are compensated to appear before the commission. If it holds a public audience in a region, some individuals will be able to appear before the CRTC.

However, if the public audience is only held in Hull, of course, it's more difficult for the people living in remote areas to come to Hull. In such circumstances, public interest groups would appear before the CRTC to present their views concerning the public policy in question.

In that sense, that could be useful for the groups in remote areas, if it is one of the criteria established by the CRTC. Our organization has the same criteria.

Senator Gill: From your experience, does that ensure a good representation?

Ms Yale: Yes, in the sense that the CRTC believes it to be very important to hold public audiences, from time to time, in all regions of Canada. That gives people living in remote areas the opportunity to appear before the commission. It is a very good experience.

Senator Gill: You represent all cable undertakings in Canada, included those in remote areas?

Ms Yale: Yes, from all the country.

[English]

Senator Callbeck: I wish to clarify something in your brief. You talk about allowing intervenor groups to apply and to seek prior approval. In answer to a question, I understood you to say that you would concede on that point, that it could be done after and that you were not firm on that.

Ms Yale: Yes, we are focused on where the money comes from, not on how it is disbursed.

We are suggesting, though, that an advantage of our mechanism for public interest groups is that the pot of money be there at the start of the year because it is allocated from the Consolidated Revenue Fund. Representations could still be made by groups that feel they need the money in advance because they do not have the resources to fund first and get reimbursed later. Under the mechanism in Bill S-7 that cannot happen.

Senator Callbeck: If you had prior approval, would you provide any appeal mechanism?

Ms Yale: There would have to be mechanisms to ensure that the money was well spent. The criteria to determine who could get the money and under what circumstances would be quite strict. However, the commission would have to establish those criterion whether it be a before-the-fact or an after-the-fact assessment.

Le sénateur Gill: Le projet de loi S-7 permettra-t-il aux gens qui vivent en régions éloignées, dont les populations autochtones, d'être mieux représentés au CRTC, s'ils ne le sont pas actuellement?

Mme Yale: Le CRTC établit les critères qui déterminent dans quelles circonstances les intervenants sont payés pour comparaître devant lui. Si le CRTC tient une audience publique en région, il sera possible pour des individus de comparaître devant le CRTC.

Cependant, si l'audience publique se tient seulement à Hull, il est évident que c'est plus difficile pour les individus en région éloignées de se déplacer pour comparaître. Dans de telles circonstances, ce sont plutôt des groupes de défense d'intérêt public qui se présentent devant le CRTC pour soumettre leurs revendications concernant la politique publique en question.

En ce sens, cela peut aider les groupes dans les régions éloignées, s'il s'agit d'un des critères établis par le CRTC. Notre organisme adopte les mêmes critères.

Le sénateur Gill: Selon votre expérience, est-ce que cela a permis d'avoir une bonne représentation?

Mme Yale: Oui, dans le sens que le CRTC croit qu'il est très important d'avoir des audiences publiques, occasionnellement, dans toutes les régions du Canada. Cela donne la chance aux individus qui vivent dans les régions éloignées de comparaître. C'est une très bonne expérience.

Le sénateur Gill: Vous représentez tous les câblo-distributeurs au Canada, y compris ceux situés en régions éloignées?

Mme Yale: Oui, du Canada entier.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: J'aimerais clarifier quelque chose dans votre mémoire. Vous parlez de permettre aux groupes d'intervenants de présenter une demande et d'obtenir une approbation au préalable. En réponse à une question, je vous ai entendu dire que vous feriez une concession sur ce point, et que vous accepteriez que l'on procède après coup.

Mme Yale: Oui, nous insistons sur la provenance des fonds, pas sur la façon dont ils sont engagés.

Nous soulignons cependant que l'avantage de notre mécanisme pour les groupes de défense de l'intérêt public est que la cagnotte soit disponible dès le début de l'année parce qu'elle est attribuée à même le Trésor. Les groupes pourraient quand même faire leurs interventions en obtenant l'argent à l'avance plutôt qu'à posteriori, s'ils n'ont pas les ressources pour financer leur intervention. Le mécanisme du projet de loi S-7 ne prévoit pas cela.

Le sénateur Callbeck: Si vous aviez l'approbation préalable, y aurait-il un mécanisme d'appel?

Mme Yale: Il faudrait qu'il y ait des mécanismes pour s'assurer que l'argent est bien dépensé. Les critères permettant de déterminer qui obtiendrait l'argent et dans quelles circonstances seraient assez rigoureux. Le Conseil devrait de toute façon établir ces critères, qu'il s'agisse d'une évaluation a priori ou a posteriori.

The Chairman: If people who meet the criteria and have the money to present their brief are turned down, can they appeal? If the decision is negative, even after they have the money, they made their presentation and the arguments are made before the CRTC, if they want to appeal a negative decision would they be allowed if the amount were prepaid?

Ms Yale: I think rights of appeal exist under the law and those would not be affected by how they were funded to appear in the first place. I do not see an impact.

Senator Finestone: You are a woman of experience. I am curious about applying the rules of procedure. Were you involved in some of those decisions? Were the rules of procedure, as set out by the CRTC in the regulations, effective? Should they be fixed or changed? Whether the CRTC negotiates with the government to pay this out of the Consolidated Revenue Fund or however it is done, my view is it has to be done. Are there certain things, from your experience, that they should do or should not do that you might like to put into the pot for consideration?

Ms Yale: Is that in terms of the process by which interveners would get their money?

Senator Finestone: Yes, in terms of that process.

Ms Yale: I have to say from personal experience — and it is my own personal experience that I bring to bear — that the single biggest barrier was having to wait until after the fact to get the money. We never knew whether we were going to be reimbursed. If you are hiring an expert witness, what do you do if you do not get the money? The money does not exist if you are a public interest group.

Frankly, I am surprised that the public interest groups have not thought of this. The idea of having the money in advance, having the certainty and not having to worry about reimbursement is huge. The single biggest barrier to public interest groups participating in some cases is the uncertainty about whether or not they would get the money. Groups cannot afford to participate without that.

Senator Finestone: In your experience, where you were involved in a case where research was done and lawyers' costs were requested and expert witnesses were refused?

Ms Yale: Yes. The Public Interest Advocacy Centre hired Dr. Booth and Dr. Berkowitz in many CRTC proceedings to present rate of return evidence on a Bell Canada case. Those witnesses had been reimbursed in past proceedings so there was no basis to expect that they would not be reimbursed. In one particular proceeding the CRTC made a determination that those witnesses had not contributed materially to an understanding of the issues and turned them down. The PIAC was not reimbursed for the costs of its experts in that case. I know that because I was involved. I did telecom for many years. Perhaps the CRTC did not like the evidence or did not find it helpful, but the fact is that the evidence was retained. The group involved had been reimbursed

La présidente: Les groupes qui satisfont aux critères, qui obtiennent l'argent pour présenter leur mémoire et dont le mémoire est refusé peuvent-ils interjeter appel? Si la décision est négative, même après qu'ils ont obtenu l'argent, qu'ils ont présenté leur cas et les arguments devant le CRTC, les groupes pourraient-ils en appeler de cette décision si l'argent a déjà été versé?

Mme Yale: Je crois que la loi prévoit des droits d'appel, et ces droits ne seraient pas déniés par le mode de financement qui permettait aux groupes de comparaître en premier lieu. Je ne vois pas de problème.

Le sénateur Finestone: Vous êtes une femme d'expérience. Je m'interroge sur l'application des règles de procédure. Avez-vous participé à certaines de ces décisions? Est-ce que les règles de procédure, telles qu'établies dans le règlement du CRTC, sont efficaces? Devraient-elles être modifiées ou ajustées? Que le CRTC négocie avec le gouvernement pour obtenir les fonds à même le Trésor ou peu importe comment, moi je pense qu'il faut que ces fonds soient disponibles. D'après votre expérience, y a-t-il des choses que le Conseil devrait ou ne devrait pas faire et que vous aimeriez mettre en lumière?

Mme Yale: Faites-vous allusion au processus grâce auquel les intervenants obtiendraient leur argent?

Le sénateur Finestone: Oui.

Mme Yale: Je dois dire que d'après mon expérience personnelle — et c'est de ma propre expérience que je parle ici — le plus gros obstacle était d'avoir à attendre d'obtenir l'argent après coup. Nous ne savions jamais si nous allions être remboursés. Si vous engagez un témoin expert, qu'est-ce que vous faites si vous n'avez pas l'argent pour le payer? Vous n'avez pas l'argent si vous êtes un groupe de défense de l'intérêt public.

En toute franchise, je suis surprise que les groupes de défense de l'intérêt public n'aient pas pensé à cela. L'idée d'avoir l'argent à l'avance, d'avoir cette certitude et de ne pas avoir à se préoccuper du remboursement, c'est énorme. Le seul obstacle d'importance pour les groupes de défense de l'intérêt public qui participent à certaines causes, c'est l'incertitude de savoir s'ils auront ou non l'argent. Les groupes ne peuvent se permettre d'intervenir s'ils n'ont pas cet argent.

Le sénateur Finestone: D'après votre expérience, avez-vous déjà participé à une cause où la recherche avait été faite, et qu'on ait refusé de rembourser les honoraires d'avocats et des témoins experts?

Mme Yale: Oui. Le Centre pour la défense de l'intérêt public a engagé les professeurs Booth et Berkowitz lors de nombreuses instances du CRTC pour présenter des preuves sur le taux de rendement lors d'une cause touchant Bell Canada. Ces témoins avaient déjà été remboursés lors d'instances antérieures, il n'y donc avait aucune raison de penser qu'ils ne le seraient pas. Lors d'une instance en particulier, le CRTC a déterminé que ces témoins n'avaient pas apporté une contribution majeure à sa compréhension des enjeux et les a refusés. Le Centre pour la défense de l'intérêt public n'a pas été remboursé pour le coût de ces experts dans cette cause. Je le sais parce que j'y ai participé. J'ai travaillé dans le domaine des télécommunications pendant de

for those witnesses in past cases. In such instances, what do you do? My personal view — and I speak from experience on this — is that it is a big problem.

Senator Finestone: I am glad that you have highlighted this. The CRTC should be forewarned. I do not think that would be considered acceptable. If that happens again the Senate should take it up.

Ms Yale: But when you are reimbursed after the fact, that is what you get. The commission has to make that assessment.

Senator Finestone: Maybe they will listen to this and do it prior. I do not know. It is up to them.

Senator Milne: Ms Yale, I am new to the committee and I am not up to speed on this. This may be a dumb question. However, on the time of paying out whether it is before or after, or pre-establishing who can make interventions before the CRTC, it seems to me that this is the sort of thing that is covered under regulations rather than the act itself. Is that so?

Ms Yale: Yes. Absolutely.

Senator Milne: Really, the act has nothing to do with the time of payment.

Ms Yale: No, except that it is much harder, when the method is to reimburse, to force groups to pay in advance. How do you actually do that? The mechanism that is in Bill S-7 is the telecom mechanism. By definition, it contemplates reimbursement after the fact because there is no pot of money that can be drawn from before the fact. As I said, you present a bill of costs. The CRTC approves that bill and then goes to the applicants or the parties against whom the bill is assessed for payment. How can you ask those parties to pay before the fact?

Our mechanism could be before or after. The mechanism in Bill S-7 is only an after-the-fact mechanism. That is one of the reasons — not the key reason — we do not think it is as good as the mechanism we propose.

Senator Milne: Could the regulations be changed so that interveners could at least know in advance that they are likely to be reimbursed if their intervention comes up to the standard?

Ms Yale: As I said, I think the best people to ask whether that would address their issues are the public interest groups. My personal experience with the consumers' association tells me that our mechanism would work better. Could it be done? I suppose anything is possible.

Senator Forrestall: I want to use the word "ingenious," but I will not. It is very interesting. This will not absorb very much of the difference that is paid in and that might have to be paid out. Do you, in your flawless imaginations, have any other thoughts as to how we might spend that money?

nombreuses années. Le CRTC n'a peut-être pas aimé la preuve ou ne l'a pas jugée utile, mais le fait est que la preuve a été retenue. Le groupe avait été remboursé pour ces témoins dans des causes antérieures. En pareils cas, que faites-vous? Personnellement, d'après mon expérience, c'est un grave problème.

Le sénateur Finestone: Je suis contente de vos précisions. Le CRTC devrait être prévenu. Je ne crois pas qu'une telle décision soit acceptable. Si cela se passe à nouveau, le Sénat devrait être saisi de la question.

Mme Yale: Mais lorsque vous êtes remboursé après coup, c'est ce qui arrive. Le Conseil doit faire cette évaluation.

Le sénateur Finestone: Peut-être les commissaires auront-ils vent de nos délibérations et verseront l'argent avant. Je ne sais pas. C'est au Conseil de le faire.

Le sénateur Milne: Madame Yale, je suis nouvelle au comité et je ne suis pas tellement au courant de cela. Ma question sera peut-être idiote. Cependant, au moment de payer, que ce soit avant ou après, ou d'établir qui peut intervenir devant le CRTC, il me semble que c'est un processus qui relève des règlements plutôt que de la loi elle-même, n'est-ce pas?

Mme Yale: Tout à fait.

Le sénateur Milne: En réalité, la loi n'a rien à voir avec le moment où le paiement est effectué.

Mme Yale: Non, sauf qu'il est beaucoup plus difficile, lorsqu'il faut rembourser, de forcer les groupes à payer à l'avance. Comment s'y prendre? Le mécanisme prévu dans le projet de loi S-7 concerne les télécommunications. Par définition, on prévoit le remboursement après coup parce qu'il n'y a pas de cagnotte où puiser pour obtenir le remboursement a priori. Comme je l'ai dit, il faut présenter un mémoire de frais. Le CRTC approuve ce mémoire et demande ensuite aux requérants ou aux parties qui reçoivent ce mémoire de payer. Comment pouvons-nous demander à ces parties de payer avant?

Le mécanisme devrait prévoir le paiement avant ou après. Le mécanisme prévu dans le projet de loi S-7 n'est qu'un mécanisme après coup. Et c'est une des raisons — pas la principale — pour lesquelles nous pensons que ce mécanisme n'est pas aussi bon que celui que nous proposons.

Le sénateur Milne: Le règlement pourrait-il être changé afin que les intervenants puissent au moins savoir à l'avance qu'ils vont probablement être remboursés si leur intervention est conforme aux normes?

Mme Yale: Comme je l'ai dit, je crois que les meilleures personnes à qui il faudrait poser la question, ce sont les groupes de défense de l'intérêt public. Mon expérience personnelle auprès de l'Association des consommateurs du Canada m'indique que notre mécanisme serait plus efficace. Pourrait-il l'être? Je suppose que tout est possible.

Le sénateur Forrestall: Je veux utiliser le terme «ingénieux», mais je ne le ferai pas. C'est très intéressant. Votre mécanisme ne grugerait pas tellement la différence entre ce que vous payez au Trésor et ce que le Trésor devrait déboursier. Dans votre imagination sans bornes, avez-vous d'autres idées quant à la façon dont nous pourrions dépenser cet argent?

Ms Yale: I am not answering.

Senator Rompkey: With regard to the \$81 million and whether there should be a draw on that, if it goes into the Consolidated Revenue Fund, presumably, it adds to the surplus. The government is now in the process of trying to decide how to allocate whatever surplus it has. The whole question, with regard to money, is whether you increase taxes or cut programs. The question with the \$81 million applies. If you are not going to have new money and will instead draw on the \$81 million, you will draw from money that is part of government revenues. Government decides how it disburses revenues.

With regard to an Aboriginal group in the Arctic, for example, would a witness want to have transportation paid to Yellowknife to appear before the CRTC or would he or she rather have more beds in area hospitals? It may not be as simple as that but, in another sense, it is because we are talking about choices that the government makes concerning revenues that it collects.

It happens to get \$81 million from the CRTC. You are saying to Mr. Martin, "Do you want to give it to the Aboriginal group in Hay River to come to Yellowknife or do you want to put more beds in the hospital or hire an extra nurse?" That \$81 million does not exist in isolation. It is not a special pot from which to draw revenues. It goes to the Consolidated Revenue Fund. Everyone is now in the process of debating how the government surplus is to be spent.

The Chairman: We can send a copy of this to the Minister of Finance.

Senator Spivak: That is the question: Is it a dedicated fund? Look at the employment insurance fund. It goes to reduce the debt.

Senator Rompkey: It goes to reduce the debt on paper only. It is a bookkeeping reduction.

Senator Spivak: This question does involve Bill S-7 because, as you say, if that money is just a part of the Consolidated Revenue Fund, we cannot really talk about using that \$81 million. Is that \$81 million, which is a tax, given on the assumption that it is a dedicated fund?

Senator Rompkey: That is a good question.

The Chairman: I think it is a question for another day.

[Translation]

Thank you for your participation. We really appreciated some of the advice that were given this morning.

[English]

It was greatly appreciated. Thank you for your presence here.

Mme Yale: Je ne réponds pas à cette question.

Le sénateur Rompkey: En ce qui concerne les 81 millions de dollars et quant à savoir si l'on devrait puiser à même cet argent, s'il est versé au Trésor, on peut supposer qu'il s'ajoute au surplus. Le gouvernement est en train de décider comment répartir les surplus dont il dispose. Toute la question, en ce qui concerne l'argent, est de savoir si on augmente les impôts ou si on coupe les programmes. Pour ce qui est des 81 millions de dollars, la question s'applique. Si vous ne receviez aucun argent nouveau et que vous puisiez plutôt à même les 81 millions de dollars, vous allez puiser dans de l'argent qui fait partie des recettes du gouvernement. Et c'est le gouvernement qui décide comment dépenser ces recettes.

Prenons l'exemple d'un groupe autochtone dans l'Arctique. Est-ce qu'un témoin choisirait qu'on lui rembourse ses coûts de transport à Yellowknife pour comparaître devant le CRTC, ou qu'il y ait plus de lits dans les hôpitaux de la région? Ce n'est peut-être pas aussi simple que cela, mais en un sens, il s'agit de choisir comment le gouvernement répartit les recettes qu'il perçoit.

Or, il se trouve qu'il reçoit 81 millions de dollars du CRTC. Vous demandez alors à M. Martin: «Voulez-vous donner de l'argent au groupe d'Autochtones de Hay River pour venir comparaître à Yellowknife ou si vous voulez qu'il y ait plus de lits dans l'hôpital ou si vous voulez engager une infirmière de plus?» Ces 81 millions de dollars n'existent pas en tant que tels. Il ne s'agit pas d'une cagnotte spéciale à partir de laquelle on puise des recettes. L'argent va au Trésor. Tout le monde est en train de discuter comment les surplus gouvernementaux devraient être dépensés.

La présidente: Nous pourrions envoyer un exemplaire de nos délibérations au ministre des Finances.

Le sénateur Spivak: C'est la question: Est-ce un fonds spécial? Regardez ce qui se passe avec le fonds d'assurance-emploi, il sert à réduire la dette.

Le sénateur Rompkey: Oui, mais sur papier seulement. C'est un exercice comptable.

Le sénateur Spivak: Cette question touche effectivement le projet de loi S-7 parce que, comme vous le dites, si cet argent fait simplement partie du Trésor, on ne peut pas vraiment concevoir utiliser ces 81 millions de dollars. Ces 81 millions de dollars, qui sont une taxe, représentent-ils un fonds destiné à une fin spécifique?

Le sénateur Rompkey: C'est une bonne question.

La présidente: Je crois que cette question devra être posée une autre journée.

[Français]

Je vous remercie de votre participation. Nous avons vraiment apprécié certains des conseils que vous nous avez donnés ce matin.

[Traduction]

Votre contribution a été très appréciée. Merci d'être venus témoigner.

Senators, the next meeting will be held on May 29 or May 30.

Honorables sénateurs, la prochaine réunion aura lieu le 29 ou le 30 mai.

The committee adjourned.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Cable Television Association (CCTA):

Janet Yale, President and Chief Executive Officer;
Elizabeth Roscoe, Vice-President, External Relations;
Nick Masciantonio.

De l'Association canadienne de télévision par câble (ACTC):

Janet Yale, présidente-directrice générale;
Elizabeth Roscoe, vice-présidente, Relations extérieures;
Nick Masciantonio.



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, May 29, 2001
Wednesday, May 30, 2001

Le mardi 29 mai 2001
Le mercredi 30 mai 2001

Issue No. 9

Fascicule n° 9

Fourth and fifth meetings on:

Bill S-7, An Act to amend
the Broadcasting Act

Quatrième et cinquième réunions concernant:

Le projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi
sur la radiodiffusion

INCLUDING:
THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-7)

Y COMPRIS:
LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi S-7)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Gill
Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, P.C.	(or Kinsella)
(or Robichaud, P.C.)	Morin
Christensen	Rompkey, P.C.
Eyton	Spivak
Finestone, P.C.	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Christensen was substituted for that of the Honourable Senator Fitzpatrick (*May 30, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gill
Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Robichaud, c.p.)	Morin
Christensen	Rompkey, c.p.
Eyton	Spivak
Finestone, c.p.	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Christensen est substitué à celui de l'honorable sénateur Fitzpatrick (*le 30 mai 2001*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 29, 2001

(13)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Deputy Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Callbeck, Finestone, P.C., Fitzpatrick, Forrestall and Spivak (6).

In attendance: Terrence Thomas, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the committee proceeded to study Bill S-7. (*See Issue No. 7, Tuesday, May 8, 2001 and Wednesday, May 9, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the CBC:

Michel Tremblay, Vice-President Strategy and Business Development;

Steven Guiton, Senior Director, Regulatory Affairs and Strategic Planning;

Edith Cody-Rice, Senior Legal Counsel.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The CBC submitted a brief.

At 10:40 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 30, 2001

(14)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:35 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Christensen, Finestone, P.C., Forrestall, Gill and Spivak (8).

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on February 7, 2001, the Committee proceeded to study Bill S-7. (*See Issue No. 7, Tuesday, May 8, 2001 and Wednesday, May 9, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 29 mai 2001

(13)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 32, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable J. Michael Forrestall (*vice-président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Callbeck, Finestone, c.p., Fitzpatrick, Forrestall et Spivak (6).

Également présent: Terrence Thomas, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité procède à l'étude du projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion. (*Pour le texte intégral de l'ordre du renvoi, voir le fascicule n° 7 du mardi 8 mai 2001 et du mercredi 9 mai 2001.*)

TÉMOINS:

De la SRC:

Michel Tremblay, vice-président, Stratégie et développement commercial;

Steven Guiton, premier directeur, Planification stratégique et affaires réglementaires;

Edith Cody-Rice, première conseillère juridique.

Les témoins font un exposé et répondent aux questions.

La SRC dépose un mémoire.

À 10 h 40, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 30 mai 2001

(14)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 35, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Christensen, Finestone, c.p., Forrestall, Gill et Spivak (8).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 7 février 2001, le comité poursuit son étude du projet de loi S-7. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 7, en date du mardi 8 mai 2001 et du mercredi 9 mai 2001.*)

*WITNESSES:**Officials from Canadian Heritage:*

Marc O'Sullivan, Director General, Broadcasting Policy and Innovation;

Larry Durr, Director, Broadcasting Distribution Services.

From the CRTC:

David Colville, Chairman;

Allan Rosenzveig, General Counsel, Telecommunications, Legal Directorate;

Jean-Pierre Blais, Executive Director, Broadcasting.

The witnesses made a presentation and answered questions.

Heritage Canada and the CRTC submitted a brief.

It was agreed — That the committee move to clause-by-clause consideration of Bill S-7.

It was agreed — That the title stand postponed.

It was agreed — That clause 1 carry.

It was agreed — That clause 2 carry.

It was agreed — That the Title carry.

It was agreed — That the Bill carry.

It was agreed — That the Chairman report the bill, as adopted, to the Senate, with observations.

At 7:07 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

*ATTEST:**TÉMOINS:**Du Patrimoine canadien:*

Marc O'Sullivan, directeur général, Politique de la radiodiffusion et innovation;

Larry Durr, directeur, Services de distribution de la radiodiffusion.

Du CRTC:

David Colville, président;

Allan Rosenzveig, avocat général, Télécommunications, Contentieux;

Jean-Pierre Blais, directeur exécutif, Radiodiffusion.

Les témoins font un exposé, puis répondent aux questions.

Patrimoine canadien et le CRTC déposent un mémoire.

Il est convenu — Que le comité passe à l'étude article par article du projet de loi S-7.

Il est convenu — Que le titre est reporté.

Il est convenu — Que l'article 1 est adopté.

Il est convenu — Que l'article 2 est adopté.

Il est convenu — Que le titre est adopté.

Il est convenu — Que le projet de loi est adopté.

Il est convenu — Que le président fera rapport au Sénat du projet de loi tel qu'adopté, accompagné d'observations.

À 19 h 07, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, June 5, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill S-7, An Act to amend the Broadcasting Act, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, February 7, 2001, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 5 juin 2001

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déferé le Projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 7 février 2001, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

APPENDIX

The Committee endorses the content and philosophy of this Bill — that is, Bill S-7 is designed to further and improve public participation in Broadcasting hearings by means of interveners awards.

During the Committee's hearings, representatives from the CBC/Radio-Canada expressed their concern about cost awards. While CBC fully supports the principle of increased public participation, it is, nevertheless, apprehensive about additional costs whose values cannot be anticipated at the present time.

Although allocation of funds to cover interveners cost awards is not a task of this Committee, the Committee recommends that the Government examine mechanisms that would address this concern.

ANNEXE

Le Comité appuie la teneur et l'optique du projet de loi S-7, conçu pour encourager la participation du public aux audiences sur la radiodiffusion par le remboursement des frais des intervenants.

Lors des séances du Comité, des représentants de CBC/Radio-Canada se sont dits préoccupés par l'adjudication de frais. Bien que la société approuve le principe d'une participation accrue du public, elle appréhende une augmentation de coûts dont on ne peut encore prévoir les avantages.

L'affectation de fonds pour couvrir les adjudications de frais aux intervenants n'incombe pas au Comité, mais il recommande au gouvernement d'examiner les mécanismes pertinents.

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 29, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-7, to amend the Broadcasting Act, met this day at 9:32 a.m. to give consideration to the bill.

Senator J. Michael Forrestall (*Deputy Chairman*) in the Chair.

[English]

The Deputy Chairman: We resume, this morning, hearings on Bill S-7, an act to amend the Broadcasting Act.

Welcome witnesses. I would indicate to you that the chair, Senator Bacon, is busy otherwise with Canada-France responsibilities. She regrets not being here with us this morning.

Nevertheless, I would welcome, on behalf of the committee, Mr. Tremblay, Vice-president, Strategy and Business Development, the Canadian Broadcasting Corporation, Mr. Guiton, Senior Director, Regulatory Affairs and Strategic Planning, and Edith Cody-Rice, Senior Legal Counsel. We must always have lawyers. That is a good thing. Someone has to know what we are doing.

I would invite you to proceed with your opening comments.

Mr. Michel Tremblay, Vice-President, Strategy and Business Development, Canadian Broadcasting Corporation: Thank you very much for the invitation to appear before this committee to speak on the CBC and about our views with regard to Bill S-7, an act to amend the Broadcasting Act.

With me today is Edith Cody-Rice who is not only our senior legal counsel but also a lead broadcasting expert within the corporation. This is Mr. Stephen Guiton, our senior director of planning and regulatory affairs, who has a long career on the telecommunications side. They will be quite helpful in our deliberations.

[Translation]

As you know, the CBC is a crown corporation that reports to Parliament through the Minister of Canadian Heritage. It is one of the most "arm's-length" government agencies, due to the need to protect its journalistic and programming independence. The CBC's governance and mandate are defined in the 1991 Broadcasting Act, section 3(1):

[English]

Section 3(1) requires that national public broadcasters provide radio and television services in English and French, incorporating a wide range of programming that informs, enlightens and entertains, that is predominantly and distinctly Canadian and that the CBC be responsive to the evolving demands of the public.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 29 mai 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été confiée l'étude du projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion, se réunit aujourd'hui à 9 h 32 pour examiner ledit projet de loi.

Le sénateur J. Michael Forrestall (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le vice-président: Nous reprenons ce matin nos audiences sur le projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion.

Je souhaite la bienvenue aux témoins. J'aimerais vous signaler que le sénateur Bacon est retenue par ses obligations au sein de l'Association Canada-France et regrette de ne pouvoir se joindre à nous ce matin.

Cela dit, il me fait plaisir d'accueillir, au nom du comité, les représentants de la Société Radio-Canada: M. Tremblay, vice-président, Stratégie et développement commercial, M. Guiton, premier directeur, Planification stratégique et affaires réglementaires, et Mme Cody-Rice, première conseillère juridique. La présence d'avocats est toujours indispensable. C'est une bonne chose. Il faut bien que quelqu'un sache de quoi il est question.

Je vous invite à faire votre déclaration liminaire.

M. Michel Tremblay, vice-président, Stratégie et développement commercial, Société Radio-Canada: Je tiens à vous remercier de nous avoir invités à vous présenter le point de vue de la SRC sur le projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion.

Je suis accompagné d'Edith Cody-Rice, qui est non seulement notre première conseillère juridique, mais également une des personnes qui possèdent la meilleure connaissance de la radiodiffusion au sein de la SRC. À mes côtés également, M. Stephen Guiton, le premier directeur de la Planification stratégique et des affaires réglementaires qui a à son actif une longue carrière dans le secteur des télécommunications. Leur présence à tous deux sera très utile pour éclairer nos délibérations.

[Français]

Comme vous le savez, Radio-Canada est une société d'État qui rend des comptes au Parlement par l'entremise de la ministre du Patrimoine canadien. Il s'agit de l'organisme gouvernemental le plus indépendant, du fait de la nécessité de protéger l'indépendance de ses services journalistiques et de sa programmation. La Société Radio-Canada est régie par la Loi sur la radiodiffusion de 1991 qui énonce son mandat, et je cite la section 3.1:

[Traduction]

En vertu du paragraphe 3(1), le radiodiffuseur public national doit offrir, en français et en anglais, des services de radio et de télévision comportant une très large programmation qui renseigne, éclaire et divertit et qui est principalement et typiquement canadienne; il doit par ailleurs demeurer réceptif à l'évolution de la demande du public.

It is because of that commitment to serve Canadians that we appreciate this opportunity to express our views about Bill S-7 this morning. The bill could have a serious economic impact on the CBC.

The first slide is an outline of our presentation. First, in section 1, we will refer to our experience with public participation; second, we will deal with our understanding of the telecommunications experience and how it relates to the broadcast sector; third, we will deal with the possible impacts of Bill S-7 on the CBC. We will then deal with the possible options for funding and crystallize our position at the end of the presentation.

Slide one deals with the CBC and the public participation.

[Translation]

We firmly believe that Canadians should be heard before the CRTC. More than 4,000 interventions were received on CBC issues before the CRTC during the last licence renewal held in 1999. It is worth noting that a large number of these were filed using the Internet and that 600 people took the time to appear at the CRTC's public forums held in 11 cities across Canada.

Also 65 individuals and interest groups appeared as well before the CRTC during the public hearing held in Hull. CBC listens carefully to those views, and so does the CRTC.

[English]

Based on our experience, the absence of cost awards has not deterred Canadians from speaking out on CBC issues. If the committee concludes the bill is necessary, we believe one cannot address the principle of awarding costs without addressing the economic impact of that decision and the issue of who will pay those costs.

As are you well aware, the CRTC already has the ability to award costs to interveners at proceedings under the Telecommunications Act. We believe the telecommunications process is different from that of broadcasting and cannot accurately predict what the cost of awards under broadcasting would be. Telecom proceedings are much more complex in nature, with a cross-examination stage that requires significant expertise. Broadcasting proceedings are much more frequent with the potential for more interventions.

Nous avons donc l'obligation de servir les Canadiens, et c'est pour cette raison que nous apprécions le fait de pouvoir exprimer notre opinion sur le projet de loi S-7, car il pourrait avoir de sérieuses répercussions économiques sur Radio-Canada.

La première diapositive donne un aperçu de notre présentation. Je vais tout d'abord évoquer notre expérience en ce qui a trait à la participation du public; ensuite, je vous donnerai notre point de vue sur les règles qui s'appliquent au secteur des télécommunications par comparaison avec le secteur de la radiodiffusion; en troisième lieu, nous parlerons des répercussions que le projet de loi S-7 pourrait avoir sur Radio-Canada. Nous passerons alors aux diverses options de financement avant de résumer la position de la SRC pour conclure notre exposé.

La première diapositive traite donc de Radio-Canada et de la participation du public.

[Français]

Nous croyons fermement que les Canadiens devraient être entendus devant le CRTC. Le CRTC a reçu plus de 4 000 interventions concernant Radio-Canada au cours du dernier processus de renouvellement de nos licences en 1999. Il est à noter qu'un grand nombre de ces interventions ont été soumises au moyen d'Internet et que plus de 600 personnes ont pris le temps de participer aux consultations publiques organisées par le CRTC dans 11 villes du pays.

Par ailleurs, 65 personnes et groupes d'intérêt ont jugé bon de comparaître devant le CRTC lors d'une audience publique tenue à Hull. Radio-Canada écoute toujours ces opinions avec soin, tout comme le CRTC, d'ailleurs.

[Traduction]

D'après notre expérience, même si les frais relatifs aux instances devant le CRTC concernant Radio-Canada n'ont pas jusqu'ici été attribués en faveur des intervenants, les Canadiens n'ont pas pour autant renoncé à exprimer leurs opinions en la matière. Si le comité conclut que le projet de loi est nécessaire, nous estimons que l'on ne peut se prononcer sur le principe de l'attribution des frais sans évaluer les répercussions économiques de cette décision, ni sans se demander qui devra absorber ces frais.

Le CRTC, vous le savez, est déjà habilité à attribuer en faveur des intervenants les frais relatifs aux instances en vertu de la Loi sur les télécommunications. À notre avis, le processus qui s'applique au secteur des télécommunications est différent de celui de la radiodiffusion, et il est impossible d'évaluer exactement ce que pourraient représenter les frais attribués dans le secteur de la radiodiffusion. Les instances concernant les télécommunications sont beaucoup plus complexes, car elles comportent une étape de contre-examen qui exige la participation d'experts. Dans le secteur de la radiodiffusion, les instances sont plus fréquentes et les interventions sont donc susceptibles d'être plus nombreuses.

[Translation]

Since 1996, individual awards have ranged from \$172 to \$300,000. Total awards have averaged more than \$500,000 a year. There is no ceiling on possible awards. Therefore we are talking about substantial amounts of money, in the context of the telecommunications proceedings where public hearings are less frequent than in the broadcasting sector.

[English]

Moving on, the next slide concerns the potential impact on the CBC.

[Translation]

We believe the telecommunications model for awarding costs to interveners could impact the high quality, distinctively Canadian programming we provide.

First, the CBC gets more public submissions before the CRTC than any other broadcaster.

Second, neither the CBC, nor other broadcasters have any control over where public hearings are held, how long they last and how many interveners will be asked to appear before the CRTC. For instance, when our licences were renewed in 1999, the CRTC held public consultations all across the country, before the public hearings in Ottawa, which lasted three weeks. We have no control over those decisions, and it must be noted that such extended hearings are, of course, costly, and that those costs would be transferred to the broadcaster in question. Awards against the CBC would come at the expense of CBC programming which benefits all Canadians.

I would add that this is currently our biggest challenge, for example, trying to find as many resources as possible to invest in programming. We are making every effort to try and free any dollar we can find on the operations side to transfer it to programming.

[English]

I would now like to deal with the next slide concerning a tax on CBC. The CBC receives an annual appropriation from Parliament. The CBC's operating funding is now stable, after significant reduction during the 1990s. Our financial flexibility remains very limited. The recent decision of government to reinvest in the CBC was most welcome. All of this money will be spent on programming because there is a clear need to rebuild the CBC's capacity to do more high quality Canadian programming. For example, the history project reached 15 million Canadians in its first round of broadcasting.

[Français]

Depuis 1996, les frais individuels attribués en vertu de la Loi sur les télécommunications ont varié entre 172 \$ et plus de 300 000 \$. Les frais totaux attribués se sont élevés à plus de 500 000 \$ en moyenne par année. Les frais qui peuvent être attribués ne sont pas plafonnés. Les sommes en cause sont donc très importantes, et il s'agit bien du processus des télécommunications dans le contexte duquel la tenue d'audiences publiques est nettement moins fréquente qu'en radiodiffusion.

[Traduction]

Je passe maintenant à la diapositive suivante où sont indiquées les conséquences possibles pour Radio-Canada.

[Français]

Nous croyons que le modèle des télécommunications, pour l'attribution des frais en faveur des intervenants, pourrait avoir des répercussions sur la programmation typiquement canadienne, de grand calibre, que nous offrons.

Premièrement, Radio-Canada fait l'objet d'un plus grand nombre d'interventions du public auprès du CRTC que tout autre radiodiffuseur.

Deuxièmement, Radio-Canada et les autres radiodiffuseurs n'ont aucun contrôle sur le lieu où les audiences publiques se tiendront, sur leur durée et sur le nombre d'intervenants qui y comparaitront. Je cite à titre d'exemple le processus de renouvellement de 1999, dans le cadre duquel le CRTC a jugé bon de tenir des consultations publiques à travers le pays, en sus des audiences publiques normales qui ont été tenues à Ottawa et qui ont duré trois semaines. Nous n'avons aucun contrôle sur ces décisions, et il faut noter que les audiences publiques d'une telle envergure entraînent, évidemment, des coûts qui seraient transférés au diffuseur impliqué. Les attributions de frais aux dépens de Radio-Canada risqueraient d'affecter la programmation de la Société dont tous les Canadiens profitent.

J'ajouterais qu'il s'agit là de notre plus grand défi actuellement, c'est-à-dire tenter de dégager le maximum de ressources que nous pouvons investir en programmation. Nous ne ménageons présentement aucun effort pour tenter de libérer le moindre dollar qu'on puisse trouver présentement du côté de l'exploitation pour le transférer au volet programmation.

[Traduction]

J'aimerais maintenant passer à la diapositive suivante, qui concerne la taxation des frais que la SRC pourraient avoir à payer. Radio-Canada reçoit des crédits annuels du Parlement. Les crédits d'exploitation de la Société ont été stabilisés, après avoir subi d'importantes coupures au cours des années 90. Notre marge de manoeuvre reste toutefois très limitée. Nous nous félicitons que le gouvernement ait décidé récemment de réinvestir dans Radio-Canada. Tout l'argent ainsi débloqué sera consacré à la programmation, car il est clair que l'on doit reconstituer la capacité de la SRC à produire plus d'émissions canadiennes de grande qualité. À titre d'exemple, les premiers épisodes de la série sur l'histoire populaire du Canada ont attiré 15 millions de téléspectateurs.

Without new funds to cover the costs of awards, additional expense will only diminish our ability to reinvest in programming.

I would like now to move on to the next slide, section 5, options for funding.

[Translation]

As you know, the Canadian Cable Television Association is proposing that a portion of the licence fees paid by broadcasters be used to create a fund for CRTC cost awards.

The CRTC collected \$103 million in broadcasting licence fees last year. About \$70 million of that went into the Consolidated Revenue Fund. Whether the money to pay for public interventions comes from licence fees or the Consolidated Revenue Fund does not make any difference. There are therefore only two alternatives: either the broadcasters pay, or the payments come from the Consolidated Revenue Fund.

[English]

In conclusion, I would like to reiterate the elements of the position of the CBC.

There is no doubt that we support the effort to enhance public participation. That is what the bill is about. If the committee determines that Bill S-7 is necessary, the issue of who would pay the cost of awards must be resolved. In its current form, Bill S-7 could make broadcasters liable for costs. That could hinder the CBC's ability to deliver programming to Canadians. If legislation could ensure payments to interveners would come from funds or consolidated revenue, CBC could support the awarding of costs. The CBC recognizes the Senate cannot propose this specific measure. The CBC has no guarantee that the House of Commons would amend Bill S-7 to that effect. Therefore, the CBC could only support Bill S-7 if it did not apply to national public broadcasters as it would take resources away from Canadian programming. In essence, we would be taking money away from Canadians to give to other Canadians: a straight transfer of funds.

My colleagues and I welcome your questions.

Senator Finestone: I am a great supporter of the CBC and I am delighted that you received new money. It is not enough and not soon enough, but certainly enough to start to present Canadians with a history and a picture of themselves.

Notwithstanding that, as I understand, you support efforts to enhance public participation. You recognize that it is important that Canadians be participants, not only with the legislators and the executive of the country and the administrators of CBC, but also to be heard as the voices of people who pay the fees for subscriptions to cable so they can hear you, or for those who do

Faute de nouveaux fonds pour couvrir les frais attribués par le CRTC aux dépens de Radio-Canada, c'est notre capacité de réinvestir dans la programmation qui en pâtira.

J'aimerais maintenant passer à la diapositive suivante et aborder le cinquième point, les options de financement.

[Français]

Comme vous le savez, l'Association canadienne de télévision par câble propose qu'une partie des droits de licence acquittés par les radiodiffuseurs servent à créer un fond pour payer les frais attribués par le CRTC.

Le CRTC a perçu 103 millions de dollars en droits de licence de radiodiffusion l'an dernier. De cette somme, environ 70 millions de dollars ont été versés au Trésor. Que les sommes pour payer les intervenants du public proviennent des droits de licence ou du Trésor, cela ne ferait aucune différence. Il n'y a alors que deux options fondamentales: soit que les diffuseurs paient ou que le paiement se fasse à partir du Trésor public.

[Traduction]

Pour conclure, j'aimerais rappeler les points autour desquels s'articule la position de Radio-Canada.

Nous appuyons sans réserve toute initiative qui a pour but d'élargir la participation du public. C'est ce dont il est question dans ce projet de loi. Si le comité juge que le projet de loi est nécessaire, il reste toutefois à déterminer qui devra payer les frais qui seront attribués. Dans sa mouture actuelle, le projet de loi S-7 pourrait rendre les radiodiffuseurs redevables de ces frais, ce qui restreindrait les capacités que la Société Radio-Canada peut mettre au service de la programmation qu'elle offre aux Canadiens. Si la Loi pouvait garantir que les paiements aux intervenants proviendront d'un fonds ou du Trésor, Radio-Canada pourrait appuyer le principe de l'attribution des frais. La SRC reconnaît que le Sénat ne peut pas proposer cette mesure, et n'a d'ailleurs aucune garantie que la Chambre des communes amenderait le projet de loi en ce sens. Par conséquent, Radio-Canada ne pourrait appuyer le projet de loi S-7 que s'il ne s'appliquait pas au radiodiffuseur public national, puisque, dans le cas contraire, cela l'obligerait à puiser dans les ressources nécessaires à sa programmation canadienne. Essentiellement, cela reviendrait à prendre à certains Canadiens ce que l'on donnerait à d'autres: un simple transfert de fonds.

Mes collègues et moi-même répondrons volontiers à vos questions.

Le sénateur Finestone: Je fais partie des supporters les plus fervents de Radio-Canada et je suis ravie que vous ayez reçu un financement supplémentaire. Ce n'est pas assez, cela n'a pas été fait assez vite, mais c'est certainement assez pour que vous puissiez commencer à faire connaître leur histoire aux Canadiens et à leur présenter une image fidèle d'eux-mêmes.

Quoi qu'il en soit, je crois comprendre que vous êtes en faveur d'une participation élargie du public. Vous reconnaissez qu'il est important que les Canadiens se fassent entendre non seulement des législateurs et des dirigeants du pays et de la Société Radio-Canada, mais également à titre d'abonnés au câble, ce qui leur permet de vous entendre, sans oublier ceux qui n'ont pas le

not have cable, at least hear you through the spectrum that you are using. Is that right?

Mr. Tremblay: That is correct.

Senator Finestone: You still use that spectrum for your private sector services such as *Newsworld* and RDI. Am I right?

Mr. Tremblay: We use satellite transmission — satellite to cable links. We are not using over the air spectrum for these properties.

Senator Finestone: Nonetheless, you are using Canadian public property like the private sector broadcasters, are you not? You have revenues from *Newsworld*?

Mr. Tremblay: Yes, we do.

Senator Finestone: Are there revenues from *Galaxy*?

Mr. Tremblay: Yes.

Senator Finestone: Are there are revenues from RDI?

Mr. Tremblay: Of course.

Senator Finestone: From those revenues, do you have a profit?

Mr. Tremblay: We are not allowed to profit on these. I would like to stress the significant difference between us and the private sector. First, the CBC does not pay a licence fee on its core property. Second, whatever money flows to RDI or *Newsworld* is totally reinvested in programming. There is no profit-taking. We have a minimum need to break even through the money we get from advertising or subscriber fees and if there is a dollar surplus it is ploughed back immediately into programming. There is no notion of profit. Everything returns to Canadians.

Senator Finestone: That being the case, it is still important to be able to hear Canadians. Is that right?

Mr. Tremblay: Absolutely. We are totally supportive of that.

Senator Finestone: The CRTC ability to tax on presentations, if, of those people who have presented, the presentation has added to understanding and enlightened the CRTC in a broader spectrum of understanding, is still a vital concern. Why should you be in any position different from the other players on our television set?

Mr. Tremblay: First, the private sector can deliver valuable service to Canadians. Ultimately the benefit of its operations flows back to the shareholders. Whenever we generate any profit or surplus it is ploughed back immediately into programming for the benefit of Canadians. The justification for not paying a license fee is that we are an instrument of Canadian policy and all that we do is returned in benefits, value added, to Canadians.

Senator Finestone: You are aware of the fact that CRTC has the right to determine who shall pay licence fees, who shall pay

câble et que vous atteignez grâce à l'exploitation du spectre. C'est exact, n'est-ce pas?

M. Tremblay: C'est exact.

Le sénateur Finestone: Vous utilisez toujours le spectre pour vos services privés comme *Newsworld* et RCI, n'est-ce pas?

M. Tremblay: Nous utilisons la transmission par satellite — des liaisons satellite-câble. Nous n'utilisons pas les installations de transmission terrestre pour ces services.

Le sénateur Finestone: Quoi qu'il en soit, vous utilisez des biens du domaine public, comme les radiodiffuseurs privés, n'est-ce pas? *Newsworld* produit des recettes?

M. Tremblay: Oui, c'est vrai.

Le sénateur Finestone: Tirez-vous des recettes de *Galaxy*?

M. Tremblay: Oui.

Le sénateur Finestone: Tirez-vous des recettes de RCI?

M. Tremblay: Bien entendu.

Le sénateur Finestone: Ces recettes se traduisent-elles par des bénéfices?

M. Tremblay: Nous ne sommes pas autorisés à faire des bénéfices sur l'exploitation de ces services. J'aimerais souligner la différence fondamentale qui existe entre nous et le secteur privé. Premièrement, la SRC ne paie pas de droit de licence pour exploiter ses services de base. Deuxièmement, tout l'argent qui provient de RCI ou de *Newsworld* est réinvesti en totalité dans la programmation. Il n'y a pas de bénéfices. Au minimum, il faut que nous atteignons le seuil de rentabilité par rapport au revenu que nous tirons de la publicité et des abonnements, mais tout dollar excédentaire est réinjecté immédiatement dans la programmation. La notion de bénéfice n'entre pas en ligne de compte. Tout revient aux Canadiens.

Le sénateur Finestone: Cela dit, il reste important de pouvoir entendre ce que les Canadiens ont à dire. Exact?

M. Tremblay: Tout à fait. Nous sommes entièrement d'accord avec cela.

Le sénateur Finestone: Donner au CRTC la capacité d'attribuer des frais en faveur des intervenants dont les présentations ont éclairé le Conseil, lui ont permis de mieux comprendre les tenants et les aboutissants d'une question, reste d'importance vitale. Pourquoi devriez-vous être traités différemment des autres radiodiffuseurs?

M. Tremblay: Tout d'abord, le secteur privé peut offrir des services utiles aux Canadiens. En bout de ligne, toutefois, c'est aux actionnaires que reviennent les bénéfices d'exploitation. Chaque fois que nous dégageons des bénéfices ou un excédent, cet argent est immédiatement réinjecté dans la programmation et revient donc aux Canadiens. Si nous ne payons pas de droit de licence, c'est parce que nous sommes un instrument de la politique canadienne et parce que tout ce que nous faisons se traduit en avantages, en valeur ajoutée pour les Canadiens.

Le sénateur Finestone: Vous savez que le CRTC est habilité à déterminer qui doit payer des droits de licence, qui doit payer une

fees, who shall pay costs and who shall be taxed. The CRTC also has the right to exempt.

Mr. Tremblay: Yes. But the first step must be amendment to the act so that it can be empowered to do this on the broadcasting side.

Senator Finestone: I do not know that there must be an amendment to the act. There must be an understanding, on the part of CRTC, that your arguments are worthy of inclusion. Under its rules of procedure, it can certainly exempt you or give you partial clearance. You are a partner with private companies in a number of new specialty channels which will start in the near future, are you not?

Mr. Tremblay: Yes, we are. I would like to add to that. Given our tight financial situation, we are choosing to expand our service along the lines of our core competencies — news services, rural Canadian services — in partnership with the private sector. We cannot afford to do it on our own and this is a way of mitigating our risk. The same value that we bring to *Newsworld* and RDI will be present in our new specialty services. These are intrinsic elements of our agreement with the private sector. We do not wish to compromise on how we will service Canadians.

Senator Finestone: I do not wish you to compromise for one second. I would like you to enlarge and increase your presentations. They are valuable and important. Notwithstanding that, it is very important to ensure that the few non-profit organizations which can present a coherent, carefully documented and well-researched presentation through their staff and their lawyers can come before the CRTC, before a \$1.4-billion corporation like yours. Your company has profits in certain parts of your undertaking and you are able to withstand the kind of awards that are made.

According to my awards information, your hearings are held every five years, at which point you have cost awards of no more than \$125,000 per year at the very outside. Most of the awards, as you know, are around \$5,000.

Mr. Tremblay: First, I would stress that, although we face a far greater volume of interventions in renewal years — in fact, all our networks were renewed in 1999 — we have a substantial amount of business before the CRTC every year. We have dozens of applications before the commission at any one time. There are ongoing processes. We have been involved in two or three hearings this year alone. There is no real down time. There are peaks in the years of renewal, but there is considerable volume other than that.

Senator Finestone: I understand all that. In the meantime, what type of cost awards do you expect that will impact you so negatively? You have considered this at the CBC, I am sure, Mr. Tremblay. You are well prepared for this hearing. Having

redevance, qui doit payer des frais et à qui ces frais doivent être attribués. Le CRTC est aussi habilité à accorder des exemptions.

M. Tremblay: Oui. Mais on doit d'abord modifier la loi pour donner au Conseil le pouvoir d'agir ainsi en ce qui concerne les radiodiffuseurs.

Le sénateur Finestone: Je ne vois pas pourquoi on devrait modifier la loi. Il faut que le CRTC soit convaincu du bien-fondé de vos arguments. En vertu de ses règles de procédure, le Conseil peut certes vous exempter ou vous libérer partiellement de ce genre d'obligation. Vous avez établi des partenariats avec des entreprises privées pour créer plusieurs nouvelles chaînes spécialisées qui seront lancées prochainement, n'est-ce pas?

M. Tremblay: Oui. J'aimerais ajouter quelque chose à ce propos. Étant donné que notre situation financière nous laisse peu de marge de manoeuvre, nous avons décidé d'étendre nos services de base — information, services destinés aux régions rurales du Canada — dans le cadre de partenariats avec le secteur privé. Nous n'avons pas les moyens de le faire seuls, et c'est une façon de minimiser les risques. Les nouveaux services spécialisés que nous offrirons seront de la même qualité que *Newsworld* et RCI. C'est un élément intrinsèque de notre accord avec le secteur privé. Nous ne voulons pas faire de compromis lorsqu'il s'agit des services que nous offrons aux Canadiens.

Le sénateur Finestone: Je ne souhaite pas que vous fassiez quelque compromis que ce soit. Je voudrais que vous donniez plus d'ampleur à votre programmation. Vos émissions sont utiles et importantes. Néanmoins, il est aussi très important que les quelques organismes à but non lucratif, dont le personnel ou les conseillers juridiques peuvent présenter des exposés cohérents, bien documentés et s'appuyant sur des recherches sérieuses, puissent intervenir devant le CRTC et se faire entendre au même titre qu'une société financée à hauteur de 1,4 milliard de dollars comme la vôtre. Votre entreprise fait des bénéfices sur certaines de ses opérations et peut financer le genre de frais qui sont attribués.

D'après mes informations, les audiences où vous êtes appelés à comparaître se tiennent tous les cinq ans, et les frais à attribuer dans ce contexte se chiffrent, au plus, à 125 000 \$. Comme vous le savez, pour la plupart, les frais attribués se situent autour de 5 000 \$.

M. Tremblay: J'aimerais souligner tout d'abord que même si les interventions sont beaucoup plus nombreuses les années où nous devons renouveler nos licences — en passant, toutes les licences de nos réseaux l'ont été en 1999 — nous avons chaque année à traiter un certain nombre d'affaires devant le CRTC. À tout moment, nous avons des dizaines de demandes en cours de traitement au Conseil. C'est un processus régulier. Rien que cette année, nous avons participé à deux ou trois audiences. Il n'y a pas vraiment de temps mort. Le nombre de nos interventions atteint un maximum les années où nous renouvelons nos licences, mais reste important en dehors de cela.

Le sénateur Finestone: Je comprends tout cela. Quoi qu'il en soit, quel genre de frais vous attendez-vous à avoir à financer pour dire que cela aura sur vous un impact si négatif? Vous avez considéré la question à Radio-Canada, j'en suis sûre, monsieur

considered at all the facts, what do you expect as the average cost per year based on history?

Mr. Tremblay: The honest response is that no one can tell.

Senator Finestone: You can tell from history, Mr. Tremblay.

Mr. Tremblay: Considering the numbers now, we could be facing major interventions from groups of public interests which might decide that they are willing to undertake specific national surveys to deal with the CBC. That could easily run into hundreds of thousands of dollars in terms of costs.

Senator Finestone: Would that be every five years? Every year?

Mr. Tremblay: Who knows with what frequency they will come forward to the CRTC. All I am saying is that those key groups, the ones that are most vocal and articulate in their views on the CBC, will obviously be seeking sophisticated tools to make their comments. There is a possibility that they would undertake to do such research. It would be very useful to the public process. There is no doubt about that.

Should we be the ones who ultimately will pay this amount? At the end of the day, it is very simple. A tax on the CBC is a tax on government. What we do not get here, we will get somewhere else. Short of additional funds from government, programming will suffer.

To go back to your key question, no, we do not have a clear sense of how much this will cost, given the historical volume of interventions we receive. We are delighted that we generate so much interest from Canadians, nevertheless, the price tag could be significant.

Senator Finestone: You know the history and the volume over the past five years. That period has seen major changes and upheaval in the whole management by the CRTC. Incredible changes are taking place with the Internet and other dynamic changes on our screens. Those major changes are already undertaken.

I understand your claim that you are a public broadcaster. So is TV Ontario. So is Radio-Québec. So are some of the municipalities. Are you asking us to exempt the public voice from a very important process that governs the television programming that comes into our living rooms? I do not think that is particularly fair. If an understanding is reached on exemption, the details can be negotiated with the CRTC and included in the rules of procedure.

The purpose of the bill is to synchronize the telecommunication process with that of the broadcasting process. Your recommendation on how to finance this synchronization is important. The CRTC can examine that recommendation and give guidance. The CRTC can also give guidance to the Minister of

Tremblay. Vous avez bien préparé votre intervention devant le comité. Après avoir pris tous les facteurs en considération, et si vous vous fondez sur ce qui s'est passé jusqu'ici, quel devrait être, selon vous, les coûts annuels moyens que vous auriez à assumer?

M. Tremblay: Honnêtement, personne ne peut le dire.

Le sénateur Finestone: Vous pouvez le déterminer en vous fondant sur ce qui s'est passé jusqu'ici, monsieur Tremblay.

M. Tremblay: Au point où en sont les choses à l'heure actuelle, il se pourrait fort bien que des groupes de défense de l'intérêt public fassent des interventions d'importance majeure après avoir décidé d'effectuer des sondages spécifiques, à l'échelle nationale, sur des questions qui concernent Radio-Canada. Ce genre de chose peut aisément coûter des centaines de milliers de dollars.

Le sénateur Finestone: Est-ce que ce serait tous les cinq ans? Tous les ans?

M. Tremblay: Qui sait combien de fois ils décideront de comparaître devant le CRTC? Je veux simplement dire que ces groupes clés, ceux qui sont le plus déterminés à faire entendre leurs opinions sur la SRC et qui sont le plus éloquents, vont évidemment chercher à utiliser les meilleurs outils pour préparer leurs interventions. Il est possible qu'ils entreprennent de telles recherches. Le processus de consultation publique en bénéficierait grandement. C'est certain.

Est-ce que c'est nous qui devrions éventuellement financer cela? En bout de ligne, c'est très simple. Taxer la SRC revient à taxer le gouvernement. Ce que nous n'obtenons pas d'un côté, nous le chercherons ailleurs. Faute de crédits gouvernementaux additionnels, la programmation pâtira.

Pour revenir à votre question de fond, non, nous ne savons pas exactement combien cela coûtera, même en nous fondant sur le nombre d'interventions que nous avons reçues par le passé. Nous sommes ravis de voir que nous intéressons les Canadiens à ce point; néanmoins, la facture pourrait être élevée.

Le sénateur Finestone: Vous savez combien il y a eu d'interventions au cours des cinq dernières années. Cette période a été marquée par des changements majeurs et un bouleversement de la façon dont le CRTC gère le domaine dont il est responsable. L'Internet et d'autres innovations dans le monde de la télévision sont à l'origine d'une évolution incroyable. Ces grands changements sont déjà en train.

Je comprends que vous fassiez valoir votre position de radiodiffuseur public. C'est aussi le cas de TV Ontario. C'est aussi le cas de Radio-Québec. C'est aussi le cas de certaines municipalités. Nous demandez-vous d'exempter le secteur public d'un processus très important qui détermine la programmation à laquelle nous avons accès dans notre salon? Je ne pense pas que cela soit juste. Si l'on peut arriver à s'entendre sur cette question d'exemption, les détails peuvent être réglés avec le CRTC et inclus dans les règles de procédure.

L'objet du projet de loi est de synchroniser les processus qui s'appliquent, d'une part, aux télécommunications et, de l'autre, à la radiodiffusion. Votre recommandation sur le financement de cette initiative est importante. Le CRTC peut l'examiner et donner son avis. Le CRTC peut également donner un avis à la ministre du

Heritage who may want to look at the issue in another light when the bill goes through. The principle and the philosophy are being presented here, Mr. Tremblay, and I understand that there is strong support for the principle and the philosophy.

We hear your concerns and we understand them. The CRTC also must listen to those concerns through its internal processes and rules of procedure. Is that an unreasonable suggestion?

Mr. Tremblay: First, I would respond that it is certainly hard to defend against the arguments favouring fairness between proceedings and under both acts. Second, whether public broadcasters in general should be exempt is an open question. At the end of the day, whatever surplus money they generate is totally dedicated toward providing better service. I suggest that fundamental question remains to be examined, should the committee decide to proceed with the bill.

Ms Edith Cody-Rice, Senior Legal Counsel, Canadian Broadcasting Corporation: With respect to the exempting of public broadcasters, unless the legislatures of Canada give a clear indication that they are exempting public broadcasters on public policy grounds, whether CBC or all public broadcasters, the CRTC would have difficulty making the differentiation between private and public.

Senator Finestone: Do you not think it knows what the difference is?

Ms Cody-Rice: I think it knows what the difference is, but, without direction from the legislatures, it would be very difficult to implement. That is not something appropriate for rules and procedures. It is a very broad exemption that one would be requesting.

With respect to the manner of funding costs, it would require an amendment to the legislation in order to do anything other than tax the broadcasters if this amendment alone goes through.

Senator Spivak: There are two conflicting or competing principles here. One is the ability of intervenors to intervene and the other is the financial stability of the CBC. To stray a bit from the point, I understand the situation of the CBC. It costs a great deal of money to produce the kinds of productions that you want to produce. Your competitors though, can buy American productions at a much lower cost.

You say this will affect your bottom line, but what do you predict, generally, for the future? Now that you have stability of funding, what do you foresee in the next five years? You did not answer Senator Finestone's question on the cost of interventions, but how are you doing in the competitive arena, in terms of maintaining the CBC? I am sure all members agree that the last thing we would want to do is damage the CBC, one of the bulwarks of Canadian nationalism and cultural life.

Patrimoine qui peut fort bien vouloir examiner la question sous un autre angle quand le projet de loi sera voté. C'est un principe et une philosophie qui sont présentés ici, monsieur Tremblay, et je crois comprendre que ce principe et cette philosophie jouissent de solides appuis.

Nous vous entendons bien et nous comprenons ce qui vous préoccupe. Le CRTC doit aussi tenir compte de ces préoccupations, dans le cadre de ses processus internes et des règles de procédure. Es-ce là une suggestion raisonnable?

M. Tremblay: Je vous répondrai tout d'abord qu'il est certainement difficile de contester des arguments en faveur de l'équité des instances découlant des deux lois en question. Deuxièmement, la question de savoir si tous les radiodiffuseurs publics doivent être exemptés reste à débattre. Au bout du compte, les excédents qu'ils dégagent sont utilisés en totalité pour fournir un meilleur service. Je suggère que cette question fondamentale soit examinée, si le comité décide d'aller de l'avant avec le projet de loi.

Mme Edith Cody-Rice, première conseillère juridique, Société Radio-Canada: En ce qui a trait à l'exemption des radiodiffuseurs publics, à moins que les autorités législatives du Canada n'indiquent clairement qu'elles les exemptent, que ce soit la SRC ou tous les radiodiffuseurs publics, pour des raisons touchant la politique gouvernementale, le CRTC aura du mal à faire la différence entre le secteur privé et le secteur public.

Le sénateur Finestone: Ne pensez-vous pas que le Conseil sait quelle est la différence?

Mme Cody-Rice: Je pense que le Conseil sait quelle est la différence, mais si les autorités législatives ne donnent pas d'indications, c'est une mesure qu'il sera très difficile de mettre en oeuvre. Ce n'est pas une chose qui devrait être déterminée par des règles et des procédures. L'exemption que l'on demanderait serait très large.

Pour ce qui du financement des coûts, il faudrait modifier la loi si l'on veut faire autre chose que taxer les radiodiffuseurs, comme on le propose simplement dans ce texte.

Le sénateur Spivak: On se retrouve avec deux principes contradictoires ou opposés. Il y a, d'une part, la capacité des intervenants à intervenir et de l'autre, la stabilité financière de Radio-Canada. Au risque de m'éloigner quelque peu du sujet, je dois dire que je comprends fort bien la situation dans laquelle se trouve Radio-Canada. Il revient très cher de réaliser le type d'émissions que vous souhaitez produire. Et vos concurrents peuvent, eux, acheter des émissions américaines à un prix beaucoup moins élevé.

Vous dites que cela ne sera pas sans conséquence sur vos états financiers, mais à quoi vous attendez-vous, d'une manière générale, dans l'avenir? Maintenant que votre financement est stable, que prévoyez-vous pour les cinq prochaines années? Vous n'avez pas répondu à la question de sénateur Finestone sur le coût des interventions, mais pouvez-vous nous dire comment vous vous situez face à la concurrence, pour ce qui est de maintenir la stature de Radio-Canada? Je suis sûre que tous les membres du comité ne veulent surtout pas porter préjudice à Radio-Canada, l'un des bastions de la vie culturelle et du nationalisme canadiens.

Mr. Tremblay: Thank you for recognizing we are struggling with that reality. We are examining two goods on each side of the balance and trying to deal with this issue.

With respect to our own competitive position vis-à-vis other players in the system, clearly, the CBC is emerging as the player with total dedication to bringing high quality Canadian programming to the screen. Whatever happens in the world of convergence, we will still be there in five years doing the same thing and trying to do it better.

A key element in our strategy is to attempt to generate as many resources as possible that can be ploughed back into programming. We are examining the possibility of selling our transmitters across the country because the CBC is not in the core business of operating transmitters. We are hoping to generate a positive cash flow that could help the CBC to reinvest in programming.

We have taken a similar approach with respect to our real estate in this country by tightly operating that to minimize costs and enable reinvestment of money in programming. We are making an effort.

At the end the day, with a series like the history project, which costs in the range of \$25 million to \$27 million, very few players in the system would take that risk. It is incumbent upon public broadcasters to take those risks. However, to take risks with projects of such magnitude, we need resources. There is no limit to how far we are willing to go to improve the service, provided we have the resources.

Senator Spivak: In order to achieve the goals you have set for yourselves and with which public policy makers agree, where are you in terms of having enough resources to do that? I am trying to assess what this really means for you.

Mr. Tremblay: If you want a very pointed answer, \$300 million to \$400 million was taken from the CBC appropriation during the 1990s. We are gradually making our way back, but we are not there. The programming has suffered and our president has not been shy about saying publicly that the programming has suffered. There is no doubt that we have to introduce more repeats in parts of our programming. In terms of budgets, the size of the creative team we can assign to projects has been reduced. Programming has suffered. We are in a period where we are rebuilding. The \$60 million we just obtained from government is fantastic, but more has to be done.

Senator Spivak: What would the CBC revenue versus its global budget be? How would the CBC global budget, revenue and profit — although it is not really profit in CBC's case —

M. Tremblay: Je vous remercie de reconnaître que nous sommes confrontés à une telle réalité. Nous mettons en balance deux produits et nous nous efforçons de trouver une solution au problème.

En ce qui concerne notre position concurrentielle face aux autres membres de l'industrie, Radio-Canada ressort clairement comme l'acteur le plus totalement dévoué à la cause de la programmation d'émissions canadiennes de haut calibre. Quoi qu'il puisse survenir dans le contexte de la convergence, nous serons toujours présents dans cinq ans, à faire la même chose et à nous efforcer de toujours progresser.

Un élément clé de notre stratégie est d'essayer de générer une aussi grande quantité de ressources que possible qui seront susceptibles d'être réinvesties dans la programmation. Nous examinons la possibilité de nous débarrasser de nos émetteurs dans tout le Canada car notre vocation première n'est pas d'exploiter des émetteurs. Nous espérons pouvoir générer un cash-flow positif qui pourra aider Radio-Canada à réinvestir dans sa programmation.

Nous avons adopté une approche similaire en ce qui concerne nos biens immobiliers au Canada en appliquant un style de gestion plus serré afin de réduire les coûts et pouvoir réinvestir l'argent économisé dans la programmation. L'effort est là.

Quand tout est dit, si l'on songe à un projet comme la série L'Histoire populaire du Canada, dont le coût est de l'ordre de 25 à 27 millions de dollars, on sait que très peu des participants au système de radiodiffusion prendraient le risque de la réaliser. Il incombe au radiodiffuseur public de prendre ce genre de risque. Toutefois, pour prendre des risques avec des projets d'une telle envergure, nous avons besoin de ressources. Nous sommes prêts à aller aussi loin qu'il le faut pour améliorer le service, à condition de disposer des ressources nécessaires.

Le sénateur Spivak: Pour atteindre les objectifs que vous vous êtes fixés et qui ont reçu l'aval des auteurs de la politique gouvernementale, où en êtes-vous sur le plan des ressources indispensables à la réalisation de ces objectifs? J'essaie d'imaginer ce que cela signifie véritablement pour vous.

M. Tremblay: Si vous voulez une réponse sans équivoque, je dirais que 300 à 400 millions de dollars ont été soustraits des crédits de Radio-Canada au cours des années 90. Nous remontons la pente graduellement, mais il nous reste encore du chemin à faire. La programmation en a souffert, et notre président ne s'est pas privé de le déclarer publiquement. Il ne fait aucun doute que nous devons diffuser un plus grand nombre de reprises dans certains créneaux de notre programmation. En termes budgétaires, la taille des équipes de créatifs que nous sommes en mesure d'affecter aux différents projets a été réduite. La programmation en a souffert. Nous vivons une période de reconstruction. Les 60 millions de dollars que nous venons d'obtenir du gouvernement nous font beaucoup de bien, mais il faut faire plus.

Le sénateur Spivak: Comment se situent les recettes de Radio-Canada par rapport à son budget global? Comment le budget global, les recettes et les bénéfices — bien que l'on ne

compare to those of CTV? You are a national broadcaster, as are CTV and Global.

Mr. Tremblay: The slight difference is that we are the only national broadcaster providing service in two languages and service to the North.

Senator Spivak: That is taken for granted. I am not asking for a profit picture. I am asking for the gross revenues.

Mr. Tremblay: I am afraid I cannot answer that because there have been so many changes in terms of ownership with continuing acquisition of new properties. It is hard to pin down. We still remain a major force in terms of programming budget. We certainly have programming budgets which are greater than those of Global — certainly in terms of how much we spend on Canadian programming. We would be pleased to provide you with the comparison as a follow-up to the meeting.

Senator Spivak: Yes, thank you.

Are you nervous about the ability of CRTC to exempt you? Is this a shaky proposition? Do you think it is a viable proposition?

Mr. Tremblay: The direct answer is yes, we are. We are adverse to risk in terms of anything that might have an impact on our expenditure side and take money away from programming. We are uncomfortable with that. It is hard for us to rely on a possible amendment in the House or a possible exemption from the CRTC. That may or may not happen. Our view is that the Senate committee certainly has the power to amend the amendment itself with a view to proposing an exemption for public broadcasters.

Senator Spivak: It could be just the CBC.

Mr. Tremblay: We are in your hands.

Senator Callbeck: The first statement you made is that the CBC strongly believes Canadians should have an opportunity to be heard before the CRTC. I take it you would agree with this legislation provided that the money came from the Consolidated Revenue Fund or from another pot of money?

Mr. Tremblay: This is absolutely correct.

Senator Callbeck: Your revenues come from three sources: Parliament, advertising, program sales and other revenue. Do you anticipate your advertising and program sales will grow tremendously in the next few years?

Mr. Tremblay: No, I do not — quite the contrary — for two key reasons. First, market forces, the impact of fragmentation and the onslaught of new services will put ongoing pressure on our revenue. This fall, dozens of new services will become available through cable. Second, we have undertaken to selectively

puisse pas véritablement parler de bénéfices en ce qui concerne Radio-Canada — se comparent-ils avec ceux de CTV? Vous êtes un radiodiffuseur national, comme CTV et Global.

M. Tremblay: La nuance est que nous sommes le seul radiodiffuseur national qui fournit des services dans les deux langues officielles et qui dessert le Nord.

Le sénateur Spivak: Cela va sans dire. Je ne demande pas que l'on me donne un tableau des bénéfices. Je parle en termes de recettes brutes.

M. Tremblay: Je crains de ne pas pouvoir vous répondre à cause des innombrables changements qui sont intervenus au niveau de la propriétés des chaînes et des acquisitions continues de nouvelles entités. Il est difficile de s'y retrouver. Nous continuons d'être au premier plan au niveau du budget de la programmation. Nous disposons à n'en pas douter de budgets de programmation qui sont beaucoup plus conséquents que ceux de Global — en tout cas en ce qui concerne les sommes consacrées à la programmation canadienne. Nous nous ferons toutefois un plaisir de vous fournir une comparaison dans le prolongement de cette réunion.

Le sénateur Spivak: Je vous en remercie.

La capacité de vous exempter accordée au CRTC vous rend-elle nerveux? L'argument repose-t-il sur des bases chancelantes? Pensez-vous qu'il s'agisse d'une proposition viable?

M. Tremblay: Pour parler franchement, je vous répondrai que oui, effectivement cela nous rend nerveux. Nous sommes contre les prises de risques susceptibles d'avoir une incidence sur nos dépenses et qui ponctionnent de l'argent destiné à notre programmation. Nous nous sentons mal à l'aise à cet égard. Il est difficile pour nous de compter sur un éventuel amendement par la Chambre ou une possible exemption venant du CRTC. Tout est possible, mais cela reste à voir. Nous considérons que le comité sénatorial dispose des pouvoirs nécessaires pour modifier lui-même l'amendement afin de proposer une exemption pour les radiodiffuseurs publics.

Le sénateur Spivak: On pourrait exempter uniquement Radio-Canada.

M. Tremblay: Nous sommes à votre merci.

Le sénateur Callbeck: La première chose que vous avez dite est que Radio-Canada est convaincue que les Canadiens doivent avoir la possibilité d'être entendus par le CRTC. J'ai l'impression que vous êtes favorable à ce texte législatif à condition que les fonds proviennent du Trésor ou d'une autre source.

M. Tremblay: Vous avez tout à fait raison.

Le sénateur Callbeck: Vos revenus proviennent de trois sources: le Parlement, la publicité, la vente d'émissions et d'autres recettes. Vous attendez-vous à ce que la publicité et les ventes d'émissions progressent énormément au cours des prochaines années?

M. Tremblay: Non, aucunement — bien au contraire — pour deux raisons principales. Premièrement, les forces du marché, l'impact de la fragmentation et l'offensive des nouveaux services vont exercer de très fortes pressions sur nos recettes. Cet automne, des dizaines de nouveaux services feront leur apparition sur le

decommercialize our programming to offer a more distinct service. English television has taken immediate steps by decommercializing the first half hour of *Canada Now* and the *National*, by offering an advertising-free environment for children in the morning and by providing *Opening Night* without commercials. We recognize the value of selectively using advertising. Nevertheless, the combined impact of those decisions and the reduction of the pool of dollars available to us means it will not grow. It will go down.

Senator Callbeck: You are saying you will have less advertising time?

Mr. Tremblay: Yes, absolutely, our advertising revenues will be eroded.

Senator Callbeck: Will the amount of money that you charge for a spot come down?

Mr. Tremblay: I do not know if the equation will be the spot price will go down or whatever volume we sell will go down. However, our projection is that our key television networks will take a hit year after year because of fragmentation. Even if we do not make any decision whatsoever in terms of decommercializing the schedule, we will definitely be in a loss position three years down the road.

Senator Callbeck: What about the other revenue that you have here, your specialty services, *NewsWorld* and *Galaxy*? What about the revenue from digital television?

Mr. Tremblay: These revenues are fundamental and essential to ensuring the operation of the services. Not a penny is left in surplus. I would like to underline that when we went before the CRTC in 1999, we made extensive commitments to improving the level of service to Canadians by setting up regional news bases and increasing the number of satellite mobiles across the country to provide better service. We were granted a rate increase to enable us to fund these improvements. If we meet all of these new requirements and commitments with the money we are given, it will be a break-even situation. Again, if there is any surplus, it is ploughed back into improving service. There is no loose money there.

Senator Callbeck: Do you anticipate your revenue will grow 10 per cent, 20 per cent or how much in the next five years?

Mr. Tremblay: Is that in advertising?

Senator Callbeck: No, in revenue from the other speciality services that you are getting into.

Mr. Tremblay: The same approach would apply. We are delighted that, in this past year, we have been granted three new licenses by the CRTC, télévision des arts and the Canadian Documentary Channel, in partnership with other groups such as

câble. Deuxièmement, nous avons entrepris de décommercialiser de manière sélective notre programmation afin d'offrir un service plus distinctif. La télévision de langue anglaise a pris des mesures immédiates de décommercialisation en supprimant la publicité de la première demi-heure de *Canada Now* et du *National*, en offrant un environnement libre de publicité pour les enfants le matin et en diffusant *Opening Night* sans annonces publicitaires. Nous sommes conscients de l'intérêt d'une utilisation sélective de la publicité. Néanmoins, l'impact conjugué de ces décisions et la réduction de la masse de dollars à laquelle nous aurons accès signifient que ces ressources ne progresseront pas. Elles diminueront.

Le sénateur Callbeck: Vous soutenez que vous aurez moins de temps publicitaire?

M. Tremblay: Tout à fait; nos recettes publicitaires vont s'amenuiser.

Le sénateur Callbeck: Le montant que vous exigez pour la diffusion d'une annonce va baisser?

M. Tremblay: J'ignore si l'équation sera que le prix d'une annonce baissera ou si le volume, quel qu'il soit, diminuera. Toutefois, nous prévoyons que nos grandes chaînes de télévision ressentiront, année après année, les conséquences de la fragmentation. Même si nous ne prenons aucune décision concernant la décommercialisation du programme, nous connaîtrons sans aucun doute une position déficitaire dans trois ans.

Le sénateur Callbeck: Qu'en est-il des autres revenus dont vous parlez, les recettes provenant des services spécialisés, *NewsWorld* et *Galaxy*? Qu'en est-il des recettes provenant de la télévision numérique?

M. Tremblay: Ces revenus sont indispensables et essentiels au fonctionnement des services. Il ne resta pas un cent de trop. J'aimerais rappeler que lorsque nous nous sommes présentés devant le CRTC en 1999, nous avons pris d'importants engagements concernant l'amélioration du service que nous offrons à la population en créant de nouvelles bases d'information régionales et en augmentant le nombre d'unités mobiles de retransmission par satellite dans tout le Canada. Nous avons obtenu une hausse des tarifs afin de nous permettre de financer ces améliorations. Si nous parvenons à satisfaire toutes ces nouvelles obligations et à respecter tous ces nouveaux engagements avec l'argent que nous recevons, nous atteindrons le seuil de rentabilité. Je répète que s'il y avait un excédent, il serait utilisé pour améliorer les services. Il n'y a pas d'argent de trop.

Le sénateur Callbeck: Vous attendez-vous à ce que vos recettes augmentent de 10 p. 100, de 20 p. 100, de combien au cours des cinq prochaines années?

M. Tremblay: Vous parlez de la publicité?

Le sénateur Callbeck: Non, je parle des recettes de tous les autres services spécialisés dans lesquels vous vous engagez.

M. Tremblay: C'est la même chose. Nous nous félicitons du fait qu'au cours de l'année écoulée nous avons obtenu trois nouvelles licences du CRTC, la Télévision des arts et le Canadian Documentary Channel, en partenariat avec d'autres groupes

CORUS Entertainment and the National Film Board, NFB, and Land and Sea, which is targeted at rural Canada. These services are very low budget. At best, I think that we will be hard pressed to break even in the foreseeable future, even with subscriber fees and advertising.

Keep in mind the impact of fragmentation on all players. We did not get into these services for the purposes of generating revenue. We did so because we believe in finding new ways of extending our service and serving Canadians in a more focused way.

Senator Callbeck: However, your revenues will increase. It is just that your expenses will increase to offset them. Is that right?

Mr. Tremblay: To which revenue do you refer?

Senator Callbeck: The revenue from these specialty services — you will have tremendous revenue growth. Are you telling me that your expenses will go up so one will balance the other?

Mr. Tremblay: There was an article just this morning by Ms Yale who was before this committee not so long ago when she was predicting that there would be difficulties for all the new digital specialty services. I think it is a very risky proposal for all of them. I do not think anyone would anticipate that there would be fantastic growth. Yes, there are opportunities to expand the range of services to Canadians. Ultimately, they will be operated in a profitable way in the private sector.

With Télévision des arts, there is a strict commitment vis-à-vis the CRTC that for the first seven years of license we will not take any money out of the organization. All the money is to be reinvested. We have had to convince our private partner that it was in the public interest to do so.

The Deputy Chairman: Could I interject before we go with the second round? A few short years ago this committee had the privilege, together with you and others in the industry, of having an in-depth examination of Radio Canada International. I was rather excited about the conclusions, the thoughts and the general direction of those talks. Could you tell us, reasonably briefly, the status of RCI now that four or five years have gone by? It has been a while. Could you touch on that for a moment?

Mr. Tremblay: In the current situation, the CBC is still operating the service and, a month ago, the funding level was renewed for this year. There is now discussion about how we proceed with the service in terms of whether it needs to be adjusted for the future, given how the environment is changing. I think we will be having discussions with the government about how we may want to perhaps improve the service down the road, given the other tools that we have available to deliver a service abroad.

comme CORUS Entertainment ou l'Office national du film, l'ONF, et Land and Sea, qui s'adresse aux régions rurales du Canada. Ces services disposent de très petits budgets. Dans le meilleur des cas, je pense que nous aurons du mal à atteindre l'équilibre dans l'avenir prévisible, même avec des droits d'abonnement et de la publicité.

Il ne faut pas perdre de vue l'impact de la fragmentation sur tous les acteurs de l'industrie. Nous ne nous sommes pas lancés dans ces services dans le but générer des recettes. Nous avons agi car nous souhaitons découvrir de nouvelles façons d'étendre nos services et de servir les Canadiens d'une manière plus individualisée.

Le sénateur Callbeck: Reste que vos recettes vont augmenter. C'est simplement que vos dépenses augmenteront parallèlement. C'est bien cela?

M. Tremblay: À quelles recettes faites-vous allusion?

Le sénateur Callbeck: Aux recettes provenant de ces services spécialisés — vous allez connaître une formidable croissance de vos recettes. Vous dites que vos dépenses vont augmenter et que par conséquent le tout devrait s'équilibrer?

M. Tremblay: Un article paru pas plus tard que ce matin, signé par Mme Yale, qui a témoigné devant ce comité il n'y a pas très longtemps, précise que tous les nouveaux services numériques spécialisés devraient rencontrer des difficultés. Je pense qu'il s'agit d'une entreprise très risquée pour tous les intéressés. Je suis d'avis que personne n'anticipe une formidable croissance. Il existe naturellement des perspectives d'expansion de l'éventail des services proposés aux Canadiens. Tôt ou tard, ils finiront par devenir rentables et exploités par le secteur privé.

Pour ce qui concerne la Télévision des arts, nous avons pris un engagement précis vis-à-vis le CRTC voulant que pendant les sept premières années de la licence nous ne soustrairons pas d'argent de l'organisation. Tout l'argent sera réinvesti. Il nous a fallu convaincre notre partenaire privé qu'il était dans l'intérêt général d'agir de la sorte.

Le vice-président: Pourrais-je intervenir avant que nous passions à la deuxième série de questions? Il y a quelques années seulement, notre comité a eu le privilège, avec vous-mêmes et d'autres intervenants de l'industrie, d'examiner en profondeur Radio Canada International. J'ai été alors très satisfait des conclusions, de la réflexion et de l'orientation générale de ces discussions. Pourriez-vous nous dire, assez brièvement, quelle est la situation de RCI aujourd'hui après quatre ou cinq ans? Cela fait déjà un certain temps. Pouvez-vous aborder ce sujet un moment?

M. Tremblay: Radio-Canada exploite toujours ce service. Il y a un mois, le niveau de financement a été renouvelé pour cette année. Des discussions ont lieu sur l'avenir du service, s'il doit être adapté, compte tenu de l'évolution du contexte. Je pense que nous aurons des discussions avec le gouvernement sur la façon d'améliorer le service pour l'avenir, étant donné les autres outils dont nous disposons pour offrir ce service à l'étranger.

The Deputy Chairman: I am wondering more in the very specific sense of, to put it very broadly, how many continents we are serving now and how many countries receive Canadian news.

Mr. Tremblay: I would simply respond that I think we are available around the world in terms of coverage. Whatever we do to Radio Canada International is now complemented by a wide range of activities on the Internet.

The Deputy Chairman: That is true. I can hear CBC Halifax in Barbados.

Are we targeting areas that are undergoing, and have been for most of our mature lives, extraordinary difficulties in the democratic process, in freeing themselves, in trying to obtain peace? Are we talking specifically to those people about the Canadian experience? Has that grown?

Mr. Steven Guiton, Senior Director, Regulatory Affairs and Strategic Planning, Canadian Broadcasting Corporation: I will confirm the numbers, but I think Radio Canada International is available in 65 countries and in 8 different languages.

The Deputy Chairman: We have a long way to go.

Senator Finestone: In what languages is it available, please?

Mr. Guiton: That may be slightly more than I can help you with.

Senator Finestone: We did broadcast to countries in the language of those countries, which was cut very severely and which I think is regrettable. Those are the evolving nations and languages that were important. We have in Canada, due to our multicultural nature and multilingual capacity, people who are competent to broadcast in the languages of those countries under duress particularly. We cut significantly in that field.

Since my colleague asked a very interesting question, totally outside the purview of this bill but on something that is of interest to us all, are you planning to use new funds to reinstate that in those countries that need our information in their language? Are you broadening the language base to what it was before? If you cannot give us the answer now, could you send us the answer, please?

Mr. Tremblay: I would share your concern about the fact that our ability to reach out is not the same as it once was. There were severe cuts, no doubt. We have been urging government to come to the table so we can really look at the future of the service with a view to determining how best to use the funds that we have to optimize our output using RCI or other means. I was referring to our significant Internet operation, which is now a major tool to reach the population of the world and to convey Canadian values and to play a role in democracy abroad. These questions are, in fact, being examined. I would be pleased to follow up with a brief to this committee on RCI.

Le vice-président: J'aurais aimé savoir plus précisément combien de continents nous rejoignons actuellement et combien de pays reçoivent les nouvelles canadiennes.

M. Tremblay: Je dirais simplement que nous sommes accessibles dans le monde entier. Quelles que soient les mesures que nous prendrons au sujet de Radio Canada International, nous proposons déjà un vaste choix sur l'Internet.

Le vice-président: C'est vrai. Je peux écouter CBC Halifax à la Barbade.

Visons-nous des régions qui vivent actuellement, et depuis de nombreuses années, d'extraordinaires difficultés à établir un processus démocratique, à se libérer, à conclure une paix? Est-ce que nous parlons précisément à ces gens de l'expérience canadienne? Les chiffres ont-ils augmenté?

M. Steven Guiton, premier directeur, Affaires réglementaires et planification stratégique, Société Radio-Canada: Je devrai confirmer les chiffres, mais je pense que Radio Canada International est accessible dans 65 pays et dans 8 langues différentes.

Le vice-président: Nous avons encore du chemin à faire.

Le sénateur Finestone: Dans quelles langues le service est-il diffusé, s'il vous plaît?

M. Guiton: J'ai bien peur de ne pas pouvoir vous répondre.

Le sénateur Finestone: Nous diffusions auparavant dans la langue des pays que nous rejoignons, ce qui n'est malheureusement plus le cas. Il s'agissait de pays et de langues qui étaient importants. Nous avons au Canada, en raison de la nature multiculturelle de notre milieu et de nos capacités multilingues, des gens qui ont les compétences pour diffuser dans les langues de ces pays en difficulté plus particulièrement. Nous avons procédé à des réductions importantes dans ce domaine.

Étant donné que mon collègue a posé une question très intéressante, qui n'a rien à voir avec le projet de loi, mais qui nous intéresse tous, j'aimerais vous demander si vous avez l'intention d'utiliser de nouveaux fonds pour remettre ce service en place dans les pays qui ont besoin de notre information dans leur langue? Allez-vous revenir au nombre de langues qui existait auparavant? Si vous ne pouvez pas me répondre maintenant, pouvez-vous nous faire parvenir la réponse, s'il vous plaît?

M. Tremblay: Je partage votre préoccupation au sujet de la réduction de notre capacité de diffusion par rapport à ce qu'elle était. Nous avons certainement connu des réductions considérables. Nous avons instamment demandé à parler au gouvernement pour pouvoir examiner l'avenir du service et déterminer comment utiliser au mieux les fonds dont nous disposons pour optimiser notre production, à l'aide de RCI ou d'autres moyens. J'ai parlé de nos importantes activités sur l'Internet, qui représentent un moyen considérable pour rejoindre les populations dans le monde, transmettre les valeurs canadiennes et jouer un rôle dans le processus démocratique à l'étranger. De fait, nous étudions ces questions. Je serais heureux de remettre un mémoire au comité sur RCI.

The Deputy Chairman: Would you then convey to the people who are concerned that at a time when the world is concerned about the disappearance of languages, when we lose a particular means of communication seldom do we ever bring it back. We need cast our eyes back only to the difficulty we have keeping Gaelic in Canada. I would ask you to keep that in mind. Someone once told me that the worst form of pollution is the discarding of good ideas before they are completely used. In the terms that I am speaking, the language of communication, the means of communication are precious and vulnerable.

This was prompted by something that the witness said about considering downgrading funds to this service in order to maintain for me, as a Nova Scotian, that great Canadian image spelled T-O-R-O-N-T-O. The other world is a real world too. If there is anything you can do to convey at least my own personal views about downgrading, please do so. If you said 80 languages I would have said you are still lagging. We should be approaching 200 dialects. We do not have to do it every day, but we have to demonstrate to the world that the preservation of this is important.

Senator Finestone: We all love CBC and would like to see more languages. I understand we are talking to you about more money and you are not happy about that. I presume we are taking money from Peter to pay Paul. Notwithstanding that, the principle behind the bill is to allow for public input. I also understand your concerns. The CRTC collects license fees on behalf of the Government of Canada in the amount of — my figure is different than yours — \$142 million per year. The net profit after covering management of the spectrum and CRTC costs is about \$70 million, which goes to the Consolidated Revenue Fund.

It is not the role of this committee to tell the government what to do or what to collect. I personally think that amount is outrageous and they do not need to collect that kind of money. I would send a message back to Heritage Canada and to the Government of Canada and to the Consolidated Revenue Fund to stop collecting so much money and to reduce the cost of license fees, but that is not my job. My job is to see that the public has the right to a hearing.

I have appreciated your presentations and your observations. That does not change my belief that, in a modern, open and democratic society, the authorities have a responsibility to hear the voices of the people. If it costs us some money to hear the voices of the people, then so be it. The government must, through the mechanism of the CRTC in this case, ensure that the appropriate materials and information is presented. This is not a frivolous undertaking where any person can pick up the phone or send an e-mail or appear at a hearing at no real cost to them. That is not the purpose of the bill.

If I understand, you want the legislation to insure that payments to intervenors would come from the Consolidated Revenue Fund or some other fund and then the CBC could support the awarding of costs. We cannot propose that. It is not within our mandate. I appreciate your foresight in recognizing in your presentation that the Senate cannot propose this measure. You are right, we cannot

Le vice-président: Pourriez-vous dans ce cas faire savoir aux intéressés, qu'à une époque où l'on s'inquiète de la disparition des langues, lorsqu'on perd un moyen de communication, il est rare de le récupérer. Il n'y a qu'à voir les difficultés que nous avons à conserver le gaélique au Canada. Je vous demande de garder cela à l'esprit. Quelqu'un m'a dit un jour que la pire forme de pollution était de se débarrasser des idées avant de les avoir complètement utilisées. La langue de communication, les moyens de communication sont précieux et vulnérables.

Cette réflexion m'est venue après avoir entendu le témoin dire que l'on envisageait de réduire le financement de ce service afin de maintenir pour moi, qui vient de la Nouvelle-Écosse, cette image du Canada épelée T-O-R-O-N-T-O. Il existe aussi un autre monde tout aussi réel. Si vous pouvez transmettre mon opinion personnelle sur les réductions, faites-le. Si vous aviez parlé de 80 langues, j'aurais dit que vous étiez encore loin du compte. Nous devrions approcher les 200 dialectes. Nous n'avons pas besoin de diffuser tous les jours, mais nous devons montrer au monde que la préservation des langues est importante.

Le sénateur Finestone: Nous aimons tous Radio-Canada et nous voudrions que la Société diffuse dans bien plus de langues. Je sais bien que cela veut dire augmenter les fonds, et que cela ne vous plaît pas. Je suppose que nous prenons de l'argent à Pierre pour le donner à Paul. Néanmoins, le principe sous-jacent à ce projet de loi est de permettre la participation du public. Je comprends aussi vos préoccupations. Le CRTC perçoit les droits de licence au nom du gouvernement du Canada, ce qui représente — mes chiffres sont différents des vôtres — 142 millions de dollars par an. Le profit net, après avoir pris en compte la gestion du spectre et les coûts du CRTC, est d'environ 70 millions de dollars, une somme qui revient au Trésor.

Ce n'est pas au comité de dire au gouvernement ce qu'il doit faire ni ce qu'il doit percevoir. Je pense personnellement que ce montant est scandaleux et qu'il n'est pas nécessaire de percevoir des sommes de cet ordre. J'aimerais dire à Patrimoine Canada, au gouvernement du Canada et au Trésor de cesser de percevoir autant d'argent et de réduire le montant des droits de licence, mais ce n'est pas mon travail. Mon travail consiste à faire en sorte que le public puisse se faire entendre.

J'ai apprécié vos présentations et vos observations. Mais cela ne change en rien ma conviction que, dans une société moderne, ouverte et démocratique, les autorités ont la responsabilité d'écouter la voix de la population. Si cela coûte de l'argent, tant pis. Le gouvernement doit, par le biais du CRTC dans ce cas, faire en sorte que soient présentés les documents et l'information appropriés. Il ne s'agit pas d'une entreprise frivole qui permettrait à n'importe qui de prendre le téléphone, d'envoyer un courrier électronique ou de comparaître sans qu'il lui en coûte rien. Ce n'est pas l'objet de ce projet de loi.

Si je comprends bien, vous voulez que le texte de loi garantisse que les paiements aux intervenants soient financés à même le Trésor ou un autre fonds pour que Radio-Canada puisse assumer l'attribution des frais. Nous ne pouvons pas proposer cette mesure. Cela n'entre pas dans le cadre de notre mandat. Vous l'avez dit à juste titre dans votre présentation, le Sénat ne peut pas proposer

propose money measures. Because the CRTC has no guarantee that the House of Commons would amend Bill S-7 to that effect, the CBC therefore cannot support the bill if it applied to the national broadcaster.

You put yourself in the same position as other national broadcasters who are concerned. That is the responsibility of the government. The bill will go back to the House of Commons. If the government sees the importance of the public voice being heard and responsible and constructive presentations being made and costs being covered for that, it can review how those costs should be covered. The CRTC and the government can address the question. However, the principle and philosophy behind this bill are obviously not being taken into account. I understand the government's reluctance to open up the whole process just to make one simple amendment to the Broadcasting Act to make it accord with the telecom act. Do you understand that philosophy? Do you accept that?

Mr. Tremblay: I agree with the general thrust of your statement, Senator Finestone. We are in a dilemma. We are asking the committee for assurance. We know measures can be taken at other levels, but, given our situation, we prefer to have the recognition now that, at the end of the day, we would be taking money from Canadians to give to other Canadians.

Senator Finestone: There are good reasons for taking money from Canadians to give to other Canadians. We have equalization payments. We have the principle and philosophy of social insurance and unemployment insurance. That is, in part, the philosophy and the main political underpinning of the Canadian polity. I do not think that is a good argument. Forgive me for making that observation.

Once the principle of cost awards has been approved, the practice can be figured out elsewhere. We have done our best with the practice within the guidelines of Senate responsibility. There were 18 cost awards just in the year 2000 under the Telecommunications Act. Of those, 13 orders totalled \$34,354. The average award was \$2,642. The range of the awards was from \$152 to \$5,923. Five awards were for unfixed costs.

I suggest that the situation is really not dramatic. Considering the past five years, even if the most outrageous and unbelievably high costs had been awarded, your cost would have been maybe \$100,000 per year maximum. I do not think it will be anywhere near that since the average award is about \$5,000.

Mr. Tremblay: I hope you are right about the numbers, but we are concerned with the unpredictability going forward. If we have another major hearing with thousands of intervenors presenting under this principle, then the ultimate price tag is an open issue. That gives us some difficulty.

cette mesure. Vous avez raison, nous ne pouvons pas proposer de mesures financières. Étant donné que le CRTC n'a aucune garantie que la Chambre des communes modifiera le projet de loi S-7 en ce sens, Radio-Canada ne peut donc pas appuyer ce texte s'il s'applique au radiodiffuseur national.

Vous vous placez dans la même position que les autres radiodiffuseurs nationaux en cause. C'est là la responsabilité du gouvernement. Le projet de loi sera renvoyé à la Chambre. Si le gouvernement admet qu'il est important que le public se fasse entendre, que des présentations responsables et constructives soient faites et que les frais en soient assumés, il peut étudier comment on devrait procéder. Le CRTC et le gouvernement peuvent étudier la question. Mais il est évident que le principe et la philosophie qui sous-tendent ce projet de loi ne sont pas pris en compte. Je comprends l'hésitation du gouvernement à lancer tout ce processus pour une simple modification à la Loi sur la radiodiffusion afin qu'elle soit en accord avec la Loi sur les télécommunications. Comprenez-vous cette philosophie? L'acceptez-vous?

M. Tremblay: Je suis largement d'accord avec ce que vous dites, sénateur. Nous sommes devant un dilemme. Nous demandons une assurance au comité. Nous savons que des mesures peuvent être prises à d'autres niveaux, mais compte tenu de notre situation, nous préférons que l'on reconnaisse dès maintenant que, finalement, nous prendrions l'argent de certains Canadiens pour le donner à d'autres Canadiens.

Le sénateur Finestone: Il y a de bonnes raisons de procéder ainsi. Nous avons les paiements de péréquation. Nous avons le principe et la philosophie de l'assurance sociale et de l'assurance-emploi. C'est, en partie, le fondement de la pensée politique canadienne. Je ne pense pas que ce soit un bon argument. Excusez-moi de faire cette observation.

Une fois que le principe de l'attribution des frais est approuvé, on peut déterminer ailleurs comment procéder. Nous avons fait de notre mieux en ce qui concerne l'aspect pratique dans les limites des lignes directrices relatives à la responsabilité du Sénat. Au cours de l'année 2000, il y eu 18 attributions de frais en vertu de la Loi sur les télécommunications. Treize de ces attributions se sont élevées à 34 354 \$. L'attribution moyenne a été de 2 642 \$. L'éventail des attributions allait de 152 à 5 923 \$. Cinq d'entre elles concernaient des frais non fixes.

Je ne pense pas que la situation soit vraiment dramatique. Dans les cinq dernières années, même si les frais les plus scandaleux et incroyables avaient été attribués, cela ne vous aurait pas coûté beaucoup plus de 100 000 \$ par an. Je ne pense pas que ce montant sera atteint étant donné que l'attribution moyenne est de 5 000 \$ environ.

M. Tremblay: J'espère que vous avez raison au sujet des chiffres, mais c'est l'imprévisibilité qui nous préoccupe. S'il y a une autre instance importante avec des milliers d'intervenants, en vertu de ce principe, il est très difficile de savoir quel sera le prix final. C'est ce qui nous pose problème.

Senator Callbeck: You state in your brief that the absence of cost awards has so far not deterred Canadians from speaking out on issues surrounding the CBC. Do you honestly believe that? If so, how do you back it up? Certainly that is not my thinking from listening to people.

Mr. Tremblay: I was intimately involved with the whole renewal process. I was present during the regional consultations held by the CRTC across the country. Hundreds of Canadians came to the fora to express themselves. Some of it was a love story and other expressions were very critical. That is part of allowing the public to speak up on the CBC.

Deciding to go across the country as a commission was an excellent idea, optimizing the ability of Canadians to be heard. We took many notes at those meetings. Several of the commitments that we put forward to the CRTC have been impacted by those hearings. There is no doubt in our view that the fora served a purpose. We are listening.

In the public hearing process, several interest groups appeared, as well as individuals. These are well-funded organizations that came forward with original research and considerable expertise in support of their positions.

In our experience at the CBC, the voices of Canadians are being heard loud and clear.

Granted, the volume could have been different. There may have been people who ultimately decided not to use a particular tactic in building their case, but I understand that, on the telecommunication side, there is no pre-awarding of awards. Costs are awarded after the fact. The element of risk would probably still be there if cost awards are allowed. People will not know in advance whether their costs will be reimbursed, so it will be up to the group to decide if they feel strongly enough about a given issue to undertake the specific research required.

At any process where we have been involved, Canadians are extremely vocal about the CBC. We go out of our way to hear their views. Of our own volition, we regularly hold town hall meetings across the country to hear Canadians' opinions on our services. That is not a CRTC process. We are in a constant mode of reaching out to ensure that we are delivering a service that is valued and that is meeting requirements.

Senator Callbeck: Every time your license is renewed, does the CRTC go across Canada and hold public meetings?

Mr. Tremblay: After the fact?

Senator Callbeck: No, while it is examining whether to renew your license, is there travel?

Mr. Tremblay: Yes, the consultations were done over a two-month period leading into the hearings in different cities. The process concluded with the formal public hearing part in Ottawa.

Le sénateur Callbeck: Vous dites dans votre mémoire que même si les frais relatifs aux instances devant le CRTC concernant Radio-Canada n'ont pas jusqu'ici été attribués en faveur des intervenants, les Canadiens n'ont pas pour autant renoncé à exprimer leurs opinions en la matière. Le croyez-vous vraiment? Dans ce cas, comment le justifiez-vous? Ce n'est pas mon impression d'après ce que disent les gens.

M. Tremblay: J'ai participé activement à tout le processus de renouvellement. J'étais présent lors des consultations régionales que le CRTC a organisées dans tout le pays. Des centaines de Canadiens sont venus s'exprimer. Certains nous étaient très favorables et d'autres étaient très critiques, ce qui est normal lorsque le public est autorisé à s'exprimer sur Radio-Canada.

Le Conseil a eu tout à fait raison de tenir des consultations dans tout le pays et de permettre une participation optimale des Canadiens. Nous avons pris de nombreuses notes à ces réunions. Plusieurs des engagements que nous avons pris devant le CRTC ont été influencés par ces audiences. Nous sommes tout à fait persuadés que ces tribunes ont été utiles. Nous écoutons.

Au cours du processus des audiences publiques, plusieurs groupes d'intérêt ont comparu ainsi que des particuliers. Il s'agit d'organisations bien financées qui ont présenté leur position en s'appuyant sur une recherche originale et une expertise considérable.

D'après notre expérience, les voix des Canadiens se font très bien entendre.

Certes, elles auraient pu être plus nombreuses. Certaines personnes ont pu finalement décider de ne pas utiliser une tactique particulière pour présenter leurs arguments, mais je crois savoir que du côté des télécommunications, il n'y a pas de pré-attribution. Les frais sont attribués après coup. Il existera toujours probablement un élément de risque si les attributions de frais sont autorisées. Les gens ne sauront pas à l'avance si leurs frais vont être remboursés. Ce sera donc aux groupes de décider s'ils sont suffisamment motivés pour entreprendre les recherches nécessaires.

Dans le cadre des processus auxquels nous avons participé, les Canadiens se sont toujours exprimés au sujet de Radio-Canada. Nous faisons tout notre possible pour entendre leur point de vue. Nous organisons nous-mêmes régulièrement des réunions publiques locales dans tout le pays pour entendre l'opinion des Canadiens au sujet de nos services. Ce n'est pas un processus du CRTC. Nous essayons constamment de rejoindre la population pour nous assurer d'offrir un service qui est apprécié et qui répond aux besoins.

Le sénateur Callbeck: Chaque fois que vos licences sont renouvelées, le CRTC tient-il des réunions publiques dans tout le Canada?

M. Tremblay: Après coup?

Le sénateur Callbeck: Non, pendant qu'il examine le renouvellement de votre licence.

M. Tremblay: Oui, des consultations ont eu lieu pendant deux mois avant les audiences dans différentes villes. Le processus s'est terminé par la tenue des audiences publiques à Ottawa. Toutes les

All the transcripts from the discussions form part of the public file. There was considerable discussion about the impact of the hearings on our renewal and on our commitments going forward.

Senator Callbeck: Is this process done every time your licence is renewed, or was this an exemption?

Mr. Tremblay: To my recollection, this was the biggest ever renewal where all our network was renewed at once. Historically, the CRTC would deal with either the television license, the specialty license or the radio license. We had eight different panels before the CRTC: radio networks, French TV, English TV, *Newsworld*. Everything was on the table. The hearing lasted three weeks.

I would suggest that this is the way of doing things in the future. The commission is now on the private side. It has introduced group licencing whereby it will no longer hear the global stations from Saskatchewan alone. It is convening all the network heads and all the stations at the same time to assess wherever conditions may apply to the whole group. The trend now is to group all the licences in the same hearing. We can expect that the next round will likely happen in the same way and given the positive experience at the regional consultations, I do not see why the commission would not take this tact again. They will be present tomorrow so the committee can probe that idea with them.

Senator Callbeck: You say here that 600 people took the time to appear.

Mr. Guiton: Senator, perhaps I could clarify that point. It is not actually people, it is interveners representing possibly hundreds or thousands of other people. That is why I was going to interrupt earlier. The statement that based on our experience there is broad representation by Canadians does not counting those representations as individuals. An intervener might represent an organization of thousands of people. That is a very large number of people.

Senator Callbeck: That clears it up. I could not figure out whether you based your sentence that cost awards had not deterred Canadians from speaking out on CBC issues because of those 600 people. I know that last year in Prince Edward Island when CBC wanted to cut out the supper hour program we certainly had 600 people at one meeting. Did these 600 people or interveners all come to the meetings with a brief?

Mr. Tremblay: Not necessarily. I remember very vividly a gentleman who was a farmer who said he had driven two hours to come to Winnipeg to speak to the commission. He was still in his work clothes when he took the microphone and gave us his views on how much the CBC was doing to tie him, in his isolation, to the country. There were numerous examples of people speaking with their emotions, expressing views about the quality of our service, whatever coverage problem they were facing in their area. Most individuals who appeared had not necessarily prepared a brief. People who represented an organization might have been a bit more structured in terms of presenting their remarks, but in

transcriptions des discussions font partie du dossier public. On a énormément discuté de l'impact des audiences sur le renouvellement de nos licences et sur notre engagement pour l'avenir.

Le sénateur Callbeck: Procède-t-on ainsi chaque fois que votre licence est renouvelée ou s'agissait-il d'une exception?

M. Tremblay: À ce que je sache, il s'agissait du processus de renouvellement le plus important puisque les licences de tous nos réseaux ont été renouvelées en même temps. Normalement, le CRTC traite soit la licence de la télévision, soit la licence des chaînes spécialisées, soit la licence de la radio. Neufs panels ont comparu devant le CRTC: réseaux radio, télévision française, télévision anglaise, *Newsworld*. Tout a été examiné. Les audiences ont duré trois semaines.

J'estime que l'on devrait toujours procéder de cette façon à l'avenir. Le Conseil s'occupe maintenant des réseaux privés. Il procède par regroupement, c'est-à-dire qu'il ne va plus entendre séparément les stations de la Saskatchewan de Global. Il convoque les dirigeants de tout le réseau et de toutes les stations en même temps afin de voir si les conditions peuvent s'appliquer à tout le groupe. La tendance est de regrouper toutes les licences dans le cadre d'une même instance. Il est fort probable que les prochaines suivront cette méthode et, compte tenu de l'expérience positive des consultations régionales, je ne vois pas pourquoi le Conseil ne l'utiliserait pas. Ses représentants comparaissent devant le comité demain. Vous pourrez leur en parler.

Le sénateur Callbeck: Vous dites ici que 600 personnes ont pris le temps de participer.

M. Guiton: Honorable sénateur, je devrais peut-être préciser. Il ne s'agit pas de personnes en tant que telles, mais d'intervenants qui représentent des centaines ou des milliers de personnes. C'est pourquoi j'allais interrompre le débat tout à l'heure. Lorsque nous parlons d'une vaste représentation des Canadiens, nous ne faisons pas allusion à des interventions individuelles. Un intervenant peut représenter une organisation qui compte des milliers de personnes. C'est beaucoup.

Le sénateur Callbeck: Je comprends mieux. Je ne voyais pas comment, tout en parlant de 600 personnes, vous pouviez dire que même si les frais relatifs aux instances n'avaient pas été attribués, cela n'avait pas empêché les Canadiens de s'exprimer. Je sais que l'an dernier, à l'Île-du-Prince-Édouard, lorsque Radio-Canada a voulu supprimer l'émission de début de soirée, 600 personnes étaient certainement présentes à la réunion. Ces 600 personnes ou intervenants sont-ils tous venus à la réunion avec un mémoire?

M. Tremblay: Pas nécessairement. Je me souviens très bien d'un agriculteur qui a dit avoir conduit pendant deux heures pour venir à Winnipeg témoigner devant le Conseil. Il avait gardé ses vêtements de travail; lorsqu'il a pris le microphone, c'était pour dire à quel point Radio-Canada le liait, dans son isolement, au reste du pays. Beaucoup de gens ont parlé avec émotion, ont donné leur opinion sur la qualité de notre service, ont parlé des problèmes de couverture dans leur région. La plupart des personnes qui sont intervenues n'avaient pas préparé de mémoire. Ceux ou celles qui représentaient des organisations étaient peut-être un peu mieux préparés pour présenter leurs remarques,

general it was just an emotional pitch about the CBC and what it ought to be in their opinions.

Senator Spivak: While we cannot make an amendment, we can certainly have observations or comments which could very strongly recommend to the House of Commons what it might do. That is one way we might look at it.

I wish to ask a question in terms of revenue. The CBC does polling in an attempt to gauge public opinion and that takes money away from programming.

Mr. Tremblay: It is also a fundamental tool to understand public opinion. We are relying on quantitative data such as the BBMs and Nielsen to understand if our share and reach is the same or getting better or worse because of the competition. We also spend considerable resources and time probing Canadians on their values, whether they think the CBC is still the top organization for news and, if so, does that apply to local, national and international. We want to hear if we are holding onto our position. We see this as a fundamental element to reinvest and to make proper programming decisions.

Senator Spivak: But it is also a fundamental principle to enable as many people to present their points of view as opposed to those with means, the multinationals and corporations.

One would think that a country that developed the Canada arm could figure out how to reconcile these two principles. I do not think this is an impossible situation. I am sure there must be a solution. I am a strong supporter of the CBC, as are we all, and I wish it to have all the money that is needed. It is getting increasingly difficult to have the right sorts of emissions.

I have one more question which is not related to the bill. In your strategy to reach out to cooperation with the private sector, how will you prevent this kind of strategy from impinging on your basic core philosophy and your goals? That would be a worry. In the attempt to be financially viable, what do you have to give up?

Mr. Tremblay: This is absolutely correct. In fact, any of our private partners will tell you that we are a very difficult partner with which to deal because we do not want in any way to have exclusive arrangements. We are a Crown corporation and we do not see ourselves necessarily partnering exclusively with some player. We are open for business across the board. We insist that our editorial independence be maintained in all the agreements that we reach. We will be the core provider of news to the new Land and Sea channel which will be on the air this coming fall. There is no doubt in our mind that we have the first and final word on what will go into the news. We agree that we will do it but we are definitely the maître d'oeuvre. We will also go the extra length at whatever we are crafting and share those agreements. We are insisting that there is wording to the effect that we want to ensure as well that whatever programming may be

mais en général, il s'agissait d'une présentation pleine d'émotion sur la Société Radio-Canada et ce qu'elle devrait être, selon eux.

Le sénateur Spivak: Même si nous ne pouvons pas amender le projet de loi, nous pouvons présenter des observations ou des commentaires à la Chambre des communes afin de recommander fortement une certaine orientation. Ce pourrait être une façon de procéder.

J'aimerais vous poser une question qui a trait aux revenus. Radio-Canada organise des sondages d'opinion publique. Ce faisant, elle retire des fonds à la programmation.

M. Tremblay: C'est également un outil fondamental pour comprendre le public. Nous nous fions à des données quantitatives, comme les sondages BBM et Nielsen pour savoir si notre part de marché et notre portée restent constantes, s'améliorent ou se détériorent en raison de la concurrence. Nous consacrons également des ressources et un temps considérables à sonder les Canadiens au sujet de leurs valeurs, pour savoir s'ils pensent que Radio-Canada est encore le meilleur fournisseur de nouvelles et, dans l'affirmative, si cela s'applique au niveau local, national et international. Nous voulons savoir si nous maintenons notre position. Nous y voyons un élément fondamental qui nous permet de réinvestir et de prendre des décisions de programmation judicieuses.

Le sénateur Spivak: Mais c'est aussi un principe fondamental que de permettre que le plus de gens possible présentent leur point de vue, plutôt que de se limiter à ceux qui en ont les moyens: les multinationales et les sociétés.

On pourrait penser qu'un pays qui a créé le bras canadien serait en mesure de concilier ces deux principes. Je ne pense que l'on soit dans une impasse. Je suis sûre que l'on peut trouver une solution. Je suis une adepte convaincue de Radio-Canada, comme nous le sommes tous, et je voudrais que la SRC dispose de tous les fonds dont elle a besoin. Il devient de plus en plus difficile d'avoir de bonnes émissions.

J'aurais une dernière question qui n'a rien à voir avec le projet de loi. Dans le cadre de votre stratégie de coopération avec le secteur privé, comment ferez-vous pour empêcher que cela nuise à votre philosophie de base et à vos objectifs? Cela me semble préoccupant. Pour être financièrement viables, que devez-vous abandonner?

M. Tremblay: Vous avez tout à fait raison. En fait, les sociétés privées avec lesquelles nous traitons vous diront toutes que nous sommes un partenaire très difficile car nous ne voulons absolument pas conclure d'ententes exclusives. Nous sommes une société d'État et nous ne pouvons pas envisager de conclure un partenariat avec un seul acteur. Nous sommes ouverts à toutes les possibilités. Nous insistons pour que notre indépendance journalistique soit maintenue dans tous les accords que nous concluons. Nous serons les principaux fournisseurs des informations de la nouvelle chaîne Land and Sea qui entrera en service l'automne prochain. Je suis convaincu que nous aurons le dernier mot sur le contenu des nouvelles. Nous avons accepté cette entente, mais nous voulons être le maître d'oeuvre. Nous faisons également tout le nécessaire et même plus pour que ces ententes fonctionnent et impliquent plusieurs partenaires. Nous

found on the channel outside of our own programming does not do anything to damage our image. We are very concerned about even the remote possibility of any programming damaging the CBC brand because it is essentially all we have. All of this is to say that we are taking considerable care and I would say that, in fact — I am involved on several of these deals — that many of them do not go forward because we are not willing to compromise on these aspects.

Senator Spivak: Your news gathering operation is probably the finest in the world. It is very good.

This is an irrelevant question, but are you considering the type of advertising that PBS does? In other words, there are sponsors for programs and they come at the beginning and then you do not hear from them.

The Deputy Chairman: God forbid.

Senator Spivak: What else?

Mr. Tremblay: For example, in the history project we determined at the outset that we did not want this high quality program to carry conventional advertising, however given the high cost, we would be open to corporate sponsorship. At the end of the day, Sun Life being was willing to underwrite the project in part. I wish there had been more sponsors such as Sun Life around to help us. But definitely, as we are trying to walk away from conventional advertising and given the high cost of producing these huge ventures, we may be looking more toward underwriting and sponsorship.

Senator Spivak: Do corporations here view that as a good vehicle for their public relations, as they do in the United States?

Mr. Tremblay: I would say that there is considerable difference in terms of the business approach to funding of the arts and between philanthropy in the U.S. and Canada. We are making progress but there is not the same tradition on that point. We are receiving positive response from several organizations on this front.

The Deputy Chairman: Thank you very much for being here this morning and for your candour. We have heard your plea. You know our position and how little we can really do to help you. On the other hand, we are equally determined to find a resolution to the problem that Senator Finestone has brought to our attention.

I thank you very much for coming and wish you a good season.

The committee adjourned.

insistons pour qu'il soit précisé que toute programmation diffusée sur les chaînes en question, en dehors de la nôtre, ne doit pas nuire pas à notre image. Nous veillons de très près à éviter la moindre possibilité qu'un programme tienne le nom de Radio-Canada, car c'est tout ce que nous avons. Tout cela pour dire que nous faisons très attention, et je dirais qu'en fait — je participe à la négociation de plusieurs de ces ententes — un grand nombre de ces groupes ne sont pas intéressés, car nous ne sommes pas prêts à faire de compromis sur ces points.

Le sénateur Spivak: Vos services des nouvelles sont probablement parmi les meilleurs du monde. C'est très bien.

Ce n'est pas une question pertinente, mais envisagez-vous le type de publicité que l'on trouve à PBS? Autrement dit, des commanditaires qui sont nommés au début de l'émission et dont on n'entend plus parler ensuite.

Le vice-président: Dieu nous en protège.

Le sénateur Spivak: Quoi d'autre?

M. Tremblay: Par exemple, pour la série sur l'histoire populaire du Canada, nous avons décidé au tout début, que nous ne voulions pas que cette émission de grande qualité s'accompagne de publicités traditionnelles, mais que, compte tenu des coûts élevés, nous serions prêts à accepter la publicité institutionnelle. En fin de compte, la Sun Life a bien voulu soutenir financièrement le projet, en partie. J'aurais aimé que d'autres commanditaires comme la Sun Life nous aident. Mais il est clair que dans la mesure où nous essayons de nous éloigner de la publicité traditionnelle et compte tenu du coût considérable de ces énormes productions, nous allons probablement nous orienter vers le soutien financier ou la commandite

Le sénateur Spivak: Les sociétés d'ici considèrent-elles cela comme un bon outil de relations publiques, comme c'est le cas aux États-Unis?

M. Tremblay: Je pense qu'il existe une différence considérable entre les États-Unis et le Canada en ce qui concerne la façon dont les entreprises financent les arts et la philanthropie. Nous faisons des progrès, mais nous n'avons pas la même tradition sur ce point. Nous recevons des réactions positives de la part de plusieurs organisations à ce sujet.

Le vice-président: Merci beaucoup d'avoir été parmi nous ce matin et merci de votre franchise. Nous avons bien entendu vos arguments. Vous connaissez notre position et le peu d'aide que nous pouvons vous apporter. En revanche, nous sommes tout aussi déterminés à trouver une solution au problème que le sénateur Finestone a porté à notre attention.

Je vous remercie d'être venus et je vous souhaite une très bonne saison.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, May 30, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-7, to amend the Broadcasting Act, met this day at 5:35 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we are meeting today on Bill S-7, to amend the Broadcasting Act. Our witnesses today are from the CRTC. We have Mr. Colville, the chairman of the CRTC. Welcome, and please introduce the people who are with you. We will let you present first and then senators will ask questions.

Mr. David Colville, Chairman, CRTC: Honourable senators, it is a pleasure to be here today. Let me introduce Jean Pierre Blais, Executive Director, Broadcasting, and Allan Rosensveig, General Counsel, Telecommunications, from our legal branch.

I would like to thank you all for the invitation to appear before you today to discuss Bill S-7. This bill, as you know, is a proposed amendment to the Broadcasting Act that would allow the CRTC to award costs to parties appearing before it, as is already done under the Telecommunications Act.

[*Translation*]

Let me begin with stating that the Commission considers that public participation in our proceedings is an important tool to help us support informed participation in its processes.

Such involvement would enrich our decisions and help us better determine what would be in the public interest.

[*English*]

As I have mentioned, our experience in the awarding of costs is limited to cases falling on the telecommunications side of our mandate. Under the Telecommunications Act, sections 56 and 57, the CRTC is able to both award costs and establish the criteria under which costs can be awarded. This experience has been positive and has helped us to facilitate informed participation.

Our data shows that over a five-year period, from January 1996 to December 2000, costs were sought and awarded in roughly 1 per cent of the commission's telecom proceedings. This reflects the fact that many proceedings are routine and not of interest to public interest groups or require little effort for participation. Conversely, some proceedings are very important to consumer groups and informed participation, such as by filing research results, requires an award of costs. Of the applications for costs made to the commission over this period, almost 90 per cent were approved. The sums awarded ranged from \$170 to over \$300,000. During this time the average total costs awarded per year was roughly \$500,000. Over the same time, the value of costs denied

OTTAWA, le mercredi 30 mai 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion, se réunit aujourd'hui à 17 h 35 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Honorables sénateurs, nous nous réunissons aujourd'hui pour étudier le projet de loi S-7, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion. Nos témoins sont les représentants du CRTC. Nous recevons M. Colville, le président du CRTC. Bienvenue. Veuillez nous présenter les personnes qui vous accompagnent. Nous vous laisserons d'abord nous faire votre exposé, après quoi les sénateurs vous poseront des questions.

M. David Colville, président, CRTC: Honorables sénateurs, c'est avec plaisir que je suis ici aujourd'hui. Permettez-moi de vous présenter Jean Pierre Blais, directeur général, Radiodiffusion, et Allan Rosensveig, avocat général, Télécommunications, de notre direction juridique.

Je voudrais tous vous remercier de votre invitation à venir discuter avec vous aujourd'hui du projet de loi S-7. Comme vous le savez, ce projet de loi se veut une proposition de modification de la Loi sur la radiodiffusion qui permettrait au CRTC d'attribuer des frais aux parties qui comparaissent devant le Conseil, comme c'est déjà le cas en vertu de la Loi sur les télécommunications.

[*Français*]

Si vous me le permettez, je débiterai en déclarant que le conseil considère que la participation du public à ces audiences est un outil important qui lui permet de s'assurer d'une participation constante à ces audiences.

Grâce à un tel processus, le conseil peut prendre des décisions plus éclairées et mieux cerner ce qui est dans l'intérêt du public.

[*Traduction*]

Comme je l'ai déjà mentionné, notre expérience en matière d'attribution de frais se limite aux cas relevant du volet télécommunications de notre mandat. En vertu des articles 56 et 57 de la Loi sur les télécommunications, le CRTC est autorisé à attribuer des frais et à établir les critères selon lesquels ces dépens sont alloués. Cette expérience s'est avérée positive en ce sens qu'elle a permis au CRTC de s'assurer d'une participation informée.

Nos données indiquent que, sur une période de cinq ans, qui s'étend de janvier 1996 à décembre 2000, des frais ont été réclamés et attribués dans environ 1 p. 100 des instances relatives aux télécommunications. Cette situation s'explique du fait que plusieurs instances ne présentent aucun intérêt pour les groupes d'intérêt public ou encore qu'elles exigent peu d'efforts de la part de ceux qui désirent y participer. À l'inverse, plusieurs instances ont une importance capitale pour les groupes de consommateurs et, dans ce cas, si le CRTC veut bénéficier d'une participation informée, par exemple, par le biais du dépôt de résultats de recherche, il doit être en mesure d'attribuer des frais. Environ 90 p. 100 des demandes de remboursement de frais reçues par le

decreased from \$35,000 to about \$1,000. Costs were mainly awarded to public interest groups as opposed to individuals.

Honourable senators might be interested to note that under the Telecommunications Act the commission also has general power to make any decision on an interim basis. This means that we can decide to award interim costs to qualified interveners before the completion of a hearing. However, currently the commission does not have a similar interim power under the Broadcasting Act. Consequently, without a change being made, were Bill S-7 to be approved as currently worded, we would only be able to award final costs.

Other than this small concern, we have no further comments on the wording of Bill S-7 as proposed. If passed, it would give us the flexibility to award costs, to determine the criteria upon which the costs are awarded and to decide whether to fix or to tax costs as appropriate.

If Bill S-7 were to pass, the commission would then hold a public proceeding to help it determine what was appropriate on the broadcasting side pertaining to the awarding of costs. For example, should the criteria be different from those we use currently for telecommunications cost awards? To maintain credibility in the process, I assume that, as on the telecom side, the cost criteria would specify that the intervenor provide value to the proceeding.

After that process, the commission would issue specific guidelines to establish levels of fees for disbursements for items such as research and other expert fees. As is the case for telecommunications, it would be very important that the commission has the discretion to determine the appropriate criteria for the awarding of costs. The bill as proposed would allow this.

The notion of convergence, which comes up time and again in the communications industry, is one of the key factors in this debate. More and more, the regulatory issues and concerns we must grapple with are falling under both acts and affecting a wider spectrum of Canadian society. Providing costs for intervenors on broadcasting issues would be one way to help the commission wrestle with these matters and inform our decisions in keeping with the public interest.

[Translation]

In closing, I would like to emphasize that the commission is willing to do whatever is necessary to enrich our public process and help us reflect more accurately the public interest.

Conseil au cours de cette période ont été approuvées. Les sommes allouées variaient entre 170 \$ et plus de 300 000 \$. Toujours durant cette période, le montant annuel total des frais attribués s'élevait à environ 500 000 \$, alors que la valeur des dépens refusés est passée de 35 000 \$ à plus ou moins 1 000 \$. Ces frais ont été davantage attribués à des groupes de défense de l'intérêt public qu'à des particuliers.

Honorables sénateurs, il serait sans doute intéressant de noter qu'en vertu de la Loi sur les télécommunications, le Conseil dispose aussi du pouvoir général de rendre des décisions à caractère provisoire. J'entends par là que nous pouvons décider d'attribuer des frais provisoires à des intervenants méritants avant la clôture d'une audience. Toutefois, dans son libellé actuel, la Loi sur la radiodiffusion ne confère pas un tel pouvoir provisoire au Conseil. Par conséquent, si aucune modification n'était apportée et que le libellé actuel du projet de loi S-7 était approuvé, nous serions autorisés à attribuer seulement des frais définitifs.

Hormis cette préoccupation unique, nous n'avons aucun autre commentaire à formuler sur le libellé du projet de loi S-7. S'il était adopté, nous serions autorisés à attribuer des frais, à déterminer les critères d'attribution et à décider si nous fixons ou taxons les frais, selon le cas.

Si le projet de loi S-7 était adopté, le Conseil tiendrait une audience publique afin de déterminer les critères à retenir en vue de l'attribution de dépens dans le secteur de la radiodiffusion. Par exemple, les critères devraient-ils être différents de ceux dont nous nous servons à l'heure actuelle en télécommunications? Pour éviter que la crédibilité du processus ne soit mise en cause, je présume que nous adopterions des critères d'attribution comparables à ceux applicables en télécommunications, à savoir que l'intervenant devrait contribuer de façon substantielle à l'instance en question.

Une fois cette étape du processus franchi, le Conseil adopterait des lignes directrices qui régiraient, par exemple, les niveaux de frais associés à des dépenses telles que recherche et services d'experts. Comme dans le cas des télécommunications, il serait extrêmement important que le Conseil dispose de pleins pouvoirs pour déterminer, de façon appropriée, les critères d'attribution des frais. Tel que proposé, le projet de loi S-7 nous autoriserait à le faire.

La notion de convergence, qui revient sans cesse dans le secteur des communications, est l'un des éléments clés de ce dossier. De plus en plus, les questions et les préoccupations réglementaires auxquelles nous devons faire face relèvent de ces deux lois à la fois et touchent un éventail accru de citoyens canadiens. Notre capacité d'allouer des dépens aux intervenants dans le cadre de nos instances de radiodiffusion permettrait au Conseil de traiter de ces questions et de tenir compte davantage de l'intérêt du public au moment de rendre des décisions.

[Français]

Je terminerai en soulignant que le conseil est disposé à déployer tous les efforts nécessaires pour améliorer le processus public et refléter plus fidèlement l'intérêt du public.

[English]

I would now be pleased to answer any questions that you might have.

Senator Finestone: Welcome, commissioner and your two assistants, who have had a long history of involvement in the CRTC, whose responsibility and role is not an easy one in a society where you are dealing with big business and the community interest. I appreciate the difficult place that you are in and the concerns with which you have to deal.

We have heard a number of interveners on this matter. I would say that, for the most part, there seems to be great support for the public to have a voice. Not only should the governed be allowed to be heard but, in a democratic society, it would be only right that the consumer who uses the system reflects and responds to what is being decided by commissions such as yours and corporations that appear before you as well as responding to what might be government policy.

I thank you for coming and for being open and transparent with society in general through us here.

There would not necessarily be exactly the same rules and regulations in your rules of procedure as you have under the Telecommunications Act. You said that you would hold a public hearing in that regard, did you not?

Mr. Colville: Our intention is to hold a public proceeding with respect to this. It is conceivable that the criteria could be the same. However, there may be some reasons that the criteria would be somewhat different and unique to the broadcasting situation. I do not know what those could be, but we would certainly want the public and the industry to be involved in a process to determine what the criteria would be.

Senator Finestone: Could those who are exempt from the licence fee in your hearings — and we presume in the public interest that this would include public broadcasters, which would include TV Ontario, Télé-Québec and some of the small municipal broadcasters and radio broadcasters — be dealt with under the rules which pertain to the allocation of costs?

Mr. Colville: It certainly could be handled. We could develop the criteria that would either include or exclude them. We have already dealt with a number of issues. For example, we do not typically award costs to municipalities that get involved in proceedings because we assume they are funded through the tax base. The fundamental principle that we have adopted is largely to fund consumer groups that would not otherwise be funded to enable their research to help support us in analysing complex issues. We have decided through the kind of process that we could undertake to include certain organizations or exclude them, depending on the nature of the organization, how they are funded and so on.

Senator Finestone: Someone from CBC used an expression to the effect that this would be a tax on a tax. We have heard that Canadians pay their taxes into the General Revenue Fund and the budgets that are allocated to the different ministries are community-based funds or are collected from society in general.

[Traduction]

Si vous avez des questions, il me fera plaisir de tenter d'y répondre.

Le sénateur Finestone: Monsieur le président, je vous souhaite la bienvenue à vous et à vos deux adjoints. Vous jouez depuis longtemps un rôle actif au sujet du CRTC dont les responsabilités et le rôle ne sont guère faciles dans une société où se confrontent la grande entreprise et l'intérêt public. Je comprends la situation difficile dans laquelle vous vous trouvez, de même que les préoccupations auxquelles vous devez répondre.

Nous avons entendu un certain nombre d'intervenants au sujet de cette mesure. Je dirais que la plupart des gens semblent d'accord pour que le public puisse s'exprimer. Non seulement les administrés devraient pouvoir se faire entendre, mais dans une société démocratique il est normal que le consommateur qui utilise le réseau réagisse aux décisions des organismes comme le vôtre et des sociétés qui comparaissent devant vous, de même qu'à la politique gouvernementale.

Je vous remercie d'être venus et de faire preuve d'ouverture et de transparence vis-à-vis de l'ensemble de la société en comparaisant devant nous.

Vos règles de procédure ne seraient pas nécessairement exactement les mêmes que dans le cadre de la Loi sur les télécommunications. Avez-vous dit que vous tiendriez des audiences publiques à cet égard?

M. Colville: Nous avons l'intention de tenir des audiences publiques sur cette question. Il se peut que les critères soient les mêmes. Il se peut toutefois que, pour certaines raisons, nous ayons des critères différents pour la radiodiffusion. J'ignore ce qu'ils pourraient être, mais nous voudrions certainement que le public et l'industrie participent à leur élaboration.

Le sénateur Finestone: Les radiodiffuseurs exemptés des droits de licence — et je suppose que cela comprend les radiodiffuseurs publics comme TV Ontario, Télé-Québec et certains petits radiodiffuseurs municipaux — pourraient-ils être visés par les règles régissant l'attribution des frais?

M. Colville: C'est certainement possible. Nous pourrions établir des critères qui les incluraient ou les excluraient. Nous avons déjà réglé un certain nombre de questions. Par exemple, nous n'attribuons généralement pas de frais aux municipalités qui prennent part à une instance parce que nous supposons qu'elles sont financées par les impôts. Nous avons pour principe de financer des groupes de consommateurs qui n'auraient pas autrement les moyens d'effectuer des recherches pour nous aider à analyser des questions complexes. Nous avons décidé d'inclure ou d'exclure certains organismes, selon leurs caractéristiques, leur mode de financement et des critères de ce genre.

Le sénateur Finestone: Un représentant de la SRC a laissé entendre qu'il s'agirait d'une double imposition. Nous avons entendu dire que les Canadiens paient leurs impôts au Trésor public et que les budgets alloués aux divers ministères sont financés par la collectivité ou l'ensemble de la société. Par

Therefore, if we were to come to a decision concerning the CBC that would tax them in the course of a hearing, then it would be like a double taxation. It would be unfair. Furthermore, it would cause great harm to the CBC in terms of cost of programming. As you and I know, it suffered great reverses at the time of the budget cuts. I was terrifically sympathetic to the CBC's dilemma at that time, although I did not like where it made some of its cuts. Notwithstanding that it has some additional monies now, I do not know if it has made up for what it had before, given dollars and years. Notwithstanding the additional monies, this would be a punishment on their programming, in a sense. Not only would this be a double tax, it would also be hard on CBC's programming.

How do you respond to that? Could you see exempting the public interest of the CBC, as a public broadcaster?

Mr. Colville: I cannot really comment on the tax on a tax part, but let me say this in respect to a few aspects of that issue: First, the CBC is one of the largest broadcasters in the country. It is a broadcaster for which there is a lot of public concern. Apart from adequate funding, the public has many concerns about the nature of the programming, whether it is serving regional needs or whatever. Whenever we have a proceeding to deal with the CBC there is, obviously, a lot of public interest in that. As with any major issue like this, the more that public consumer groups can come forward to provide us with well-researched information to ultimately be able to render a decision, the better informed we are and hopefully, the better will be the decision we arrive at. I would certainly want to include the CBC. I would not want to exclude the CBC from the process of having a well-informed public appear before us to participate in that process.

I do not expect that the CBC typically will appear before us for major licence renewals, whether you agree with the decision we rendered in a more efficient way by dealing with the CBC English and French and with *Newsworld* as one big package of services. As you know, licence renewals are for up to seven years. A major proceeding involving the CBC would not be one that would happen regularly. It would be perhaps every five or seven years, depending on the circumstances.

I do not expect, even when this does happen, that a huge amount of money would be involved. As I have indicated, the maximum that we had on the telecom side — and we have had some pretty significant issues involving some pretty big corporations over the years — was about \$300,000. If you think about the relative amount of money and the relative frequency that you would be dealing with these issues, I do not expect that it would be a big burden on the CBC. Furthermore, I think it is one of those institutions where you likely would have people who would want to do the research helping us to make better informed decisions.

From my perspective, I would be reluctant to exclude the CBC from this process.

conséquent, si nous imposons une taxe à la SRC dans le cadre d'une audience, cela reviendrait à une double imposition. Ce serait injuste. De plus, cela causerait beaucoup de tort à la SRC en ce qui concerne le coût de sa programmation. Comme chacun sait, les restrictions budgétaires lui ont causé de grandes difficultés. J'ai énormément sympathisé à l'époque avec la SRC même si je n'ai pas aimé la façon dont elle a réduit certaines de ses dépenses. Même si elle a obtenu quelques fonds supplémentaires, j'ignore si elle a récupéré ce qu'elle a perdu. Malgré ce financement supplémentaire, cette mesure se répercuterait sur sa programmation. Non seulement ce serait une double imposition, mais cela aurait des effets négatifs sur sa programmation.

Que répondez-vous à cela? Pourriez-vous envisager d'exempter la SRC, en tant que radiodiffuseur public, au nom de l'intérêt public?

M. Colville: Je ne peux pas vraiment vous répondre en ce qui concerne la double imposition, mais voici ce que j'ai à vous dire: Premièrement, la SRC est l'un des principaux radiodiffuseurs du pays. C'est un radiodiffuseur qui suscite beaucoup d'intérêt au sein du public. À part la question de son financement, le public a de nombreuses préoccupations quant à sa programmation, quant à savoir s'il répond aux besoins régionaux ou sur divers autres aspects. Chaque fois que nous tenons des audiences concernant la SRC, elles suscitent évidemment beaucoup d'intérêt. Comme pour toute question importante de ce genre, plus les groupes de consommateurs peuvent nous apporter le résultat de recherches approfondies pour nous permettre de rendre une décision, mieux nous seront informés et meilleure sera notre décision. Il faudrait que ces dispositions s'appliquent à la SRC. Je ne voudrais pas exclure la SRC d'un processus qui permet à un public bien informé de comparaître devant nous.

Je ne m'attends pas à ce que la SRC compareisse souvent devant nous pour le renouvellement d'une importante licence. Vous serez d'accord ou non avec la décision que nous avons rendue, de façon plus efficace selon nous, en traitant le réseau anglais et français de la SRC et *Newsworld* comme un ensemble de services. Comme vous le savez, les licences sont renouvelées tous les sept ans. Nous n'allons pas tenir régulièrement d'audiences importantes concernant la SRC. Ce sera peut-être tous les cinq ou sept ans, selon les circonstances.

Même quand cela arrivera, je ne m'attends pas à ce que le coût soit énorme. Comme je l'ai dit, le maximum atteint du côté des télécommunications — et nous avons eu des audiences assez importantes auxquelles participaient des grandes sociétés — était environ 300 000 \$. Compte tenu du montant et de la fréquence relative de ces questions, je ne m'attends pas à ce que ce soit un lourd fardeau pour la SRC. De plus, c'est l'une des institutions pour lesquelles des gens seront probablement prêts à entreprendre des recherches pour nous aider à rendre des décisions plus éclairées.

Personnellement, j'hésiterais à exclure la SRC de ce processus.

Senator Finestone: An observation has been made, by several presenters, to the effect that you cannot compare telecommunications hearings with broadcast hearings, that telecommunications is far more complex, requires much more diligence in the research that is done and the kind of information could not be brought by just anyone. In a broadcasting hearing this would not be the case. It is much less complex, there are many more people and, therefore, it is much more complicated and difficult to render decisions on the broadcast side. That puts the CRTC into a dilemma situation.

It seemed to me when I heard this from one of the presenters that today, with convergence, there is little demarcation between telecommunications and broadcasting and Internet and the web and all the digital stuff that is coming on. It would seem unfair not to include both the broadcast and telecom side so that you can make determinations as to the quality of the intervention, the quality of the information and usefulness of that information and then divide and assess as need be. Would that be fair, or is telecom that much different and that much more complicated?

Mr. Colville: Senator Finestone, as you know, I came to the CRTC over ten years ago with a telecommunications-telephone industry background. Thirty years ago I worked for Bell Canada and then Maritime Tel & Tel in Nova Scotia. If you come to this job having dealt with broadcasting and telecommunications, with a telecommunications background, broadcasting seems complicated. If you come to it from a broadcasting background, telecommunications seems complicated. It does not surprise me that the broadcasters would argue that telecommunications seems complicated, so perhaps we need to fund more research for that.

Frankly, depending on the knowledge of a particular business, it can seem complicated or not. Whether you are dealing with issues of production funding, financing or advertising issues, much of this is fairly complicated and complex. Issues about regional production and economic impact on regions and the film industry, production industry and so on can be quite complex, as you know.

Given my background, it is difficult for me to argue that telecommunications is more complex than broadcasting. Telecom has changed a fair bit over the years since I worked in it, but I would argue that, depending on your perspective and the issue, they can both be fairly complex.

Senator Finestone: It always strikes me that one is the container and the other is the contents. It would also seem to be based on a telephone communication mechanism. The whole thing is one big mishmash of multiple interests and each interplays with the other. I was not very sympathetic to the thought that one was much more complicated than the other and, therefore, you could not do them at the same time.

Mr. Colville: That is true. There are many technical aspects to the broadcasting side. I take your point about the content and the carriage separation. Certainly cable is under the Broadcasting Act

Le sénateur Finestone: Plusieurs témoins ont fait valoir que les audiences sur les télécommunications ne peuvent pas se comparer aux audiences sur la radiodiffusion étant donné que le secteur des télécommunications est beaucoup plus complexe, exige des recherches beaucoup plus approfondies et des connaissances qui ne sont pas à la portée de tout le monde. Ce ne serait pas le cas pour des audiences sur la radiodiffusion. C'est beaucoup moins complexe, il y a beaucoup plus de gens intéressés et il est donc plus compliqué et plus difficile de rendre des décisions. Cela place le CRTC devant un dilemme.

En entendant l'un des témoins, j'ai eu l'impression qu'à l'heure actuelle, avec la convergence, il y a peu de différence entre les télécommunications, la radiodiffusion, Internet et le Web ainsi que tout ce qui nous arrive sous forme numérique. Il semblerait injuste de ne pas inclure à la fois la radiodiffusion et les télécommunications pour pouvoir évaluer la qualité de l'intervention, la qualité de l'information et son utilité et ensuite attribuer les frais selon les besoins. Serait-ce équitable ou le secteur des télécommunications est-il tellement différent et tellement plus compliqué?

M. Colville: Sénateur Finestone, comme vous le savez, je suis arrivé au CRTC il y a plus de 10 ans après avoir travaillé dans le secteur des télécommunications et de la téléphonie. Il y a 30 ans, j'ai travaillé pour Bell Canada, puis pour Maritime Tel & Tel en Nouvelle-Écosse. Si vous arrivez à ce poste avec de l'expérience en télécommunications, la radiodiffusion vous semble compliquée. Si vous venez du secteur de la radiodiffusion, les télécommunications vous semblent complexes. Je ne trouve pas étonnant que les radiodiffuseurs trouvent que les télécommunications sont compliquées et peut-être devrions-nous financer davantage de recherches sur ce sujet.

Les choses semblent compliquées ou non selon les connaissances que vous possédez sur un secteur donné. Qu'il s'agisse du financement des productions ou de la publicité, tout cela est assez complexe. Les questions portant sur la production régionale et les répercussions économiques sur les régions de même que l'industrie cinématographique, l'industrie de la production et le reste peuvent être assez compliquées, comme vous le savez.

Étant donné mes antécédents, je peux difficilement prétendre que les télécommunications sont d'une plus grande complexité que la radiodiffusion. Le secteur des télécommunications a changé beaucoup au cours des années depuis que j'y ai travaillé, mais je dirais que selon votre point de vue, les deux peuvent être assez complexes.

Le sénateur Finestone: Je trouve toujours frappant qu'un de ces secteurs soit le contenant et l'autre le contenu. C'est un peu comme un système de communication téléphonique. Il y a toutes sortes d'intérêts en jeu et les deux secteurs se recoupent. Je n'étais pas trop d'accord pour dire que l'un était beaucoup plus compliqué que l'autre et qu'il n'est donc pas possible d'appliquer ce régime aux deux en même temps.

M. Colville: C'est vrai. La radiodiffusion présente de nombreux aspects techniques. Je suis d'accord avec vous en ce qui concerne la séparation entre le contenu et le contenant. Le câble

and there are many complexities to cable distribution and the issues surrounding that which are very similar to telecommunications. It is under the Broadcasting Act, so you get people coming forward wanting to deal with cable issues. This is where we run up against this convergence issue. They want to deal with those, yet it is under the Broadcasting Act.

It is similar, even with pure broadcasting, when we are dealing with the move from analogue to digital radio and many of the issues around that which are complex from a technical point of view. We are about to issue a public notice dealing with the move from analogue to digital-over-the-air television and there are many complex technical issues. Even in traditional analogue television we get involved in issues about whether we allocate or give a licence to a certain party to use a certain piece of the radio spectrum in a given city and whether it will interfere with others. Industry Canada manages some of that aspect and is actually issuing the spectrum licence, but much of that spills over into our licensing process as well. There can be and there are many technical issues with respect to broadcasting as well.

Senator Finestone: You mentioned digital. I remember having the honour — and I think one of you was there — of pulling the digital switch for Canada. That was very exciting, Madam Chairman.

Other questions were raised by senators in the house at the second reading of the bill. Senator Gauthier asked about the placement of the amendment in the Broadcasting Act. He said that the numbering of the proposed amendment places it among the commission's general powers. Since the proposed power is to grant the commission the authority to grant costs specifically in the context of the hearing, the clause would be better placed, in Senator Gauthier's opinion, near those that set out the powers of the commission having to do specifically with the commission's power over hearings.

A question was raised by Senator Nolin at the second reading. He asked why you used the term "scale" in clause 9.1(2) of the proposed legislation. Why is this term "scale" used as opposed to the terms "rate" or "tariff"? Is this to allow the commission to determine the amount of costs that it would be prepared to pay back?

I want to clear up the two questions that were asked in the Senate. First, I should like to get your opinion on the question of the term "scale."

Mr. Colville: If I can deal with those in order, we think the positioning of the clause is quite appropriate and satisfactory in terms of our ability to deal with this.

We tend to use the term "proceeding" more than "hearing" in the sense that we normally think of a hearing to be as we are here today where witnesses appear in an oral, public hearing. We also can run proceedings — which we often do — which are purely a paper process. We can and do award costs for those as well, even where there is not an oral, public hearing where witnesses appear before us live. If it is purely a paper process, but they still do

relevance certainly of the Loi sur la radiodiffusion et on peut dire que la câblodistribution et les questions qui l'entourent présentent de nombreuses complexités très semblables à celles des télécommunications. Cela relève de la Loi sur la radiodiffusion et les gens veulent aborder les problèmes reliés au câble. C'est alors que se pose le problème de la convergence. Le public veut aborder ces questions alors qu'elles sont visées par la Loi sur la radiodiffusion.

Même en radiodiffusion pure, la situation est la même si vous prenez le passage de la radio analogique à la radio numérique et toutes les questions complexes que cela soulève sur le plan technique. Nous sommes sur le point d'émettre un avis public concernant le passage à la télédiffusion numérique et cela soulève de nombreuses questions techniques complexes. Même pour la télévision analogique traditionnelle nous devons voir s'il y a lieu d'accorder une licence à une entreprise pour se servir d'une partie du spectre radio dans une ville donnée et si cela ne va pas causer des interférences avec les émissions d'autres radiodiffuseurs. Industrie Canada gère en partie ce dossier et émet les licences pour le spectre, mais cela a d'importantes répercussions sur notre procédure d'émission de licences. La radiodiffusion peut soulever de nombreuses questions techniques et c'est d'ailleurs le cas.

Le sénateur Finestone: Vous avez mentionné le numérique. Je me souviens d'avoir eu l'honneur — et je crois que l'un de vous était là — de mettre le numérique en marche pour le Canada. C'était tout un événement, madame la présidente.

Des sénateurs ont soulevé d'autres questions à l'occasion de la deuxième lecture du projet de loi. Le sénateur Gauthier a posé une question au sujet de l'endroit où l'amendement sera inséré dans la Loi sur la radiodiffusion. Il a dit que la numérotation proposée place cet amendement parmi les pouvoirs généraux du CRTC. Étant donné qu'il s'agit d'accorder au Conseil le pouvoir d'attribuer des frais dans le contexte d'une audience, le sénateur Gauthier estime que cette disposition devrait plutôt se trouver près de celles qui énoncent les pouvoirs du Conseil à l'égard des audiences.

Le sénateur Nolin a posé une question en deuxième lecture. Il a demandé pourquoi vous aviez utilisé le mot «barème» au paragraphe 9.1(2) du projet de loi. Pourquoi le mot «barème» plutôt que «tarif»? Est-ce pour permettre au Conseil de déterminer le montant des frais qu'il sera prêt à payer?

Je voudrais des éclaircissements sur les deux questions qui ont été posées au Sénat. Premièrement, je voudrais obtenir votre opinion au sujet de l'emploi du mot «barème».

M. Colville: Si vous me permettez de répondre à ces questions dans l'ordre, l'emplacement de cet article nous paraît parfaitement satisfaisant pour pouvoir régler cette question.

Nous avons tendance à utiliser le mot «instance» plutôt que «audience» en ce sens qu'une audience se déroule généralement comme celle d'aujourd'hui avec la comparution de témoins, dans le cadre d'une audience publique. Nous pouvons aussi tenir des instances — comme nous le faisons souvent — qui sont purement sur dossier. Nous pouvons également attribuer les frais pour les instances mêmes s'il ne s'agit pas d'une audience publique où les

research to participate effectively and to contribute, we have the flexibility to do that — where it is not a hearing. It could be simply a paper proceeding. We think the positioning is appropriate. That would give us whatever flexibility we would need to build the framework around that and the criteria that we talked about earlier.

That deals with your first two points. In terms of the scale, I think the conclusion is correct. It does give us the flexibility to decide on the magnitude of the award. I should note that where we assign a panel of commissioners, it is the panel that decides the award.

Senator Callbeck: Mr. Colville, you mentioned that over a five-year period costs were sought and awarded in roughly 1 per cent of the commission's telecom proceedings. How many hearings do you have, roughly, in a year, or a five-year period?

Mr. Colville: I mentioned earlier, internally, that I thought this statistic might be misleading. This figure probably relates more to what is often referred to as the 80-20 rule where 20 per cent of the work involves 80 per cent of the time.

In this case, we have applications daily from the phone companies to approve individual, specific tariffs. There are literally hundreds of them. We deal with those on a weekly basis with meetings. There are issues for which people would have little interest in terms of doing much detailed research.

We have a few big proceedings. We have one coming up where we will review the price cap regulation that is imposed upon the incumbent telephone companies. That is a major proceeding which will have a significant amount of consumer interest. There are a few major proceedings where the public and consumers would want to be involved. The 1 per cent figure is probably misleading.

It is difficult for us to break it down into small, medium and large kinds of proceedings. If we consider the proceedings which are relatively large, where consumers and the public would want to get involved, it would probably be 5 per cent of the total number of proceedings, or less. It is 100 per cent of the ones the public is interested in and where we would want to provide a cost award, where they typically apply for them.

Senator Callbeck: What is 100 per cent of the ones they are interested in? This is a ballpark figure.

Mr. Colville: Typically, application is about two dozen times a year.

Senator Callbeck: What would you say is typical?

Mr. Colville: A typical year might be 20 to 24 proceedings in the year where cost awards would be requested.

Senator Callbeck: There would be 20 to 24 proceedings a year where costs might be sought. Is that correct?

Mr. Colville: That is correct.

témoins comparaissent devant nous en personne. S'il s'agit purement d'un examen du dossier, mais pour lequel les intervenants font des recherches pour apporter une contribution efficace, nous pouvons attribuer des frais même s'il ne s'agit pas d'une audience. C'est seulement sur papier. L'emplacement de ces dispositions nous paraît adéquat. Cela nous confèrera la latitude dont nous aurons besoin pour établir le cadre et les critères dont nous avons déjà parlé.

Voilà ma réponse à vos deux premières questions. Pour ce qui est du barème, votre conclusion me semble être la bonne. Cela nous confère à la marge de manoeuvre voulue pour décider de l'importance des frais attribués. Je signale que lorsque nous nommons un groupe de commissaires, ce sont eux qui décident de cette attribution.

Le sénateur Callbeck: Monsieur Colville, vous avez dit que sur une période de cinq ans, vous aviez attribué des frais dans environ 1 p. 100 de vos instances concernant les télécommunications. Combien d'audiences tenez-vous approximativement au cours d'une année ou sur une période de cinq ans?

M. Colville: J'ai déjà mentionné qu'à mon avis ce chiffre risquait d'être trompeur. C'est un chiffre qui se rapporte sans doute à ce qu'on appelle souvent la règle des 20-80 selon laquelle 20 p. 100 du travail exige 80 p. 100 de votre temps.

Chaque jour, des compagnies de téléphone nous demandent d'approuver certains tarifs particuliers. Il y en a pratiquement des centaines. Nous tenons des réunions hebdomadaires pour régler ces questions. Ce sont des questions pour lesquelles les gens ne voient pas l'intérêt de faire des recherches très approfondies.

Nous avons quelques instances importantes. Il y en aura bientôt une au cours de laquelle nous examinerons le règlement qui plafonne les tarifs des compagnies de téléphone titulaires. Il s'agit d'une instance importante qui suscitera beaucoup d'intérêt de la part des consommateurs. Il y a quelques instances importantes auxquelles le public et les consommateurs tiennent à participer. Le chiffre de 20 p. 100 est sans doute trompeur.

Il nous est difficile de faire une distinction entre les instances petites, moyennes et grandes. Si vous prenez les instances relativement importantes auxquelles les consommateurs et le public veulent participer, elles ne constituent sans doute pas plus de 5 p. 100 du total. Elles représentent toutefois 100 p. 100 des instances qui intéressent le public et pour lesquelles nous attribuerons des frais, lesquels nous sont généralement réclamés.

Le sénateur Callbeck: À quoi correspond 100 p. 100 des instances qui intéressent le public? C'est un chiffre approximatif.

M. Colville: Généralement, nous recevons des demandes une vingtaine de fois par an.

Le sénateur Callbeck: Combien d'instances y a-t-il généralement?

M. Colville: En général, il y a peut-être, au cours d'une année, 20 à 24 instances pour lesquelles des frais sont attribués.

Le sénateur Callbeck: Il y a 20 à 24 instances par an pour lesquelles vous attribuez des frais. C'est bien cela?

M. Colville: C'est cela.

Senator Callbeck: Of the 24, roughly how many intervenors would you have?

Mr. Colville: Typically, for each of those proceedings, the intervenors who would request cost awards probably would be one to four. It tends to be quite a narrow group. That is not to say the public is not involved in these proceedings.

Recently we had a fairly significant proceeding in Manitoba dealing with Manitoba Telephone System, MTS. That is now, as a private corporation, being taxed. We had to deal with the proceeding to deal with raising MTS's telephone rates to cover its tax bill.

Many members of the public were involved in that proceeding, either writing letters or in a public, oral proceeding in Winnipeg where we opened up the telephone lines so people could call in.

We do not award costs if a citizen chooses to pick up the phone and call us to say, "I have a concern and this is why." On the other hand, the Consumers' Association of Manitoba and Manitoba Society of Seniors banded together, got a lawyer to represent them and they did a significant amount of research on the issue. They then applied as one group to get a cost award to pay for the research for the effort that they made.

I do not know how many individual citizens might have been involved in that proceeding. It was perhaps 50. We had one party apply for a cost award and that was granted.

Senator Callbeck: How much impact does the public have in triggering a CRTC hearing? Does it have any impact? Do you receive complaints from the public and consumer groups and then decide? Do you decide there should be a hearing?

Mr. Colville: Typically, we can judge, given the nature of the issue, whether it warrants a public hearing. There have been a few instances though, where we either made the decision or thought that a public hearing might not be required and that we could simply employ a paper process where we did have calls from consumers to request an oral, public hearing.

In the case of the situation with Manitoba Telephone System, in Winnipeg, a number of the consumer groups and people in the area suggested that the commission hold a public hearing in Winnipeg. We decided to do so and went there and did it.

Senator Spivak: I wish to return to the issue of the CBC and the exemption or non-exemption. When you talk about scale, there are organizations that would like to see the CBC go out of business as well as there are many public supporters. I can imagine a situation where large corporations might be able to get many people to participate and then they would be assigned costs. This might up the ante for the CBC. Because it is a public corporation, I wonder if you are considering setting a level. You might be inclined to tax the CBC less, if you are not inclined to exempt it. Is that what you are talking about or am I wrong?

Le sénateur Callbeck: Pour ces 24 instances, combien d'intervenants avez-vous?

M. Colville: Généralement, pour chacune de ces instances, il y a sans doute entre un et quatre intervenants qui demandent une attribution des frais. Ils ne sont pas nombreux. Cela ne veut pas dire que le public ne participe pas à ces instances.

Récemment, nous avons eu une instance assez importante au Manitoba au sujet de la Société de téléphone du Manitoba. Cette société privée est maintenant taxée. Nous avons eu une instance sur l'augmentation de ses tarifs téléphoniques pour laquelle nous avons dû attribuer des frais.

De nombreux membres du public ont participé à cette instance, en écrivant des lettres ou en participant à des audiences publiques à Winnipeg où nous avons permis aux gens d'exprimer leur opinion par téléphone.

Nous n'attribuons pas de frais si une personne nous téléphone pour nous dire qu'elle se préoccupe de telle ou telle question. Par contre, l'Association des consommateurs du Manitoba et la Manitoba Society of Seniors se sont associées pour engager un avocat chargé de les représenter et ont effectué des recherches approfondies sur la question. Elles ont ensuite demandé ensemble une attribution des frais pour payer leurs recherches.

Je ne sais pas combien de particuliers ont participé à cette instance. Il y en avait peut-être une cinquantaine. Un groupe a demandé l'attribution des frais et l'a obtenue.

Le sénateur Callbeck: Quelle influence le public a-t-il sur la tenue d'une audience du CRTC? A-t-il la moindre influence? Prenez-vous une décision après avoir reçu des plaintes du public et des groupes de consommateurs? Décidez-vous alors de tenir une audience?

M. Colville: En général, d'après la question dont il s'agit, nous pouvons voir si une audience publique est justifiée. Néanmoins, il est parfois arrivé qu'après avoir décidé ou pensé qu'une audience publique n'était pas nécessaire, nous ayons reçu des appels de consommateurs qui demandaient une audience publique.

Dans le cas de la Société de téléphone du Manitoba, plusieurs groupes de consommateurs et de personnes de la région ont demandé au Conseil de tenir une audience publique à Winnipeg. Nous avons décidé de le faire et nous sommes allés tenir une audience sur place.

Le sénateur Spivak: Je voudrais en revenir à la SRC et à la question de l'exemption. Lorsque vous parlez de barème, même si la SRC a de nombreux partisans au sein du public, il y a aussi des organismes qui voudraient la voir disparaître. Il pourrait arriver que des grandes sociétés puissent amener beaucoup de gens à participer et que des frais leur soient attribués. Cela pourrait augmenter la mise pour la SRC. Comme il s'agit d'une société d'État, songez-vous à fixer un plafond. Vous pourriez être enclins à moins taxer la SRC, même si vous ne voulez pas l'exempter. Ai-je bien compris ce dont vous avez parlé ou suis-je sur une fausse piste?

Mr. Colville: The issue is not a question of considering the organization and its ability to pay, if you will. That certainly has not been our practice. It is more a question of setting the scale in terms of paying for the work that has been done by the intervenor.

I should emphasize here that one of the criterion that we use on the telecom side is whether the work of the intervenor has led to a better understanding of the issues that are before us. That is largely to ensure that we do not receive trivial, off-the-point issues before of us, that the work to be funded has led to a better understanding of the issue and is focused on the issue. There have been a few cases where an amount of money has been spent by the intervenor that, in our view, has been totally irrelevant to the issue and we did not award a cost.

Senator Spivak: In a sense, it is somewhat of a value judgment.

Mr. Colville: It is a considerable value judgment. In some instances, we have awarded 100 per cent, in some instances 50 per cent, in some instances 80 per cent, and in some instances, none of the costs.

Senator Spivak: In principle, I have difficulty with the fact that you are treating the CBC as if it were just another corporation. I do not think that is the case. For example, Manitoba Telephone System, when it was a Crown corporation, did not pay tax. It was not treated like any other organization. I do have some difficulty with that because, it seems to me, the Canadian Broadcasting Corporation is using every effort to maintain public broadcasting in a context where that is becoming increasingly difficult to maintain and where the value, in terms of the nature of public relations, of the public broadcasting can be denigrated. When you talk about representations and interveners, we are dealing basically, as much as with the actual content and the value of the presentation, in a public arena.

I can understand why CBC is concerned. Unless you have a good concept — and I do not know that anyone has — of how much money the CBC actually ought to have to expend on the value that we call public broadcasting, how can you say that a specific tax will not affect the CBC? I do not find that a credible approach.

You are saying that it can only be a certain amount, which you do not know because you cannot predict. Then you say that it will not really affect the CBC. I do not understand how you justify that.

Mr. Colville: If I said it would not affect the CBC then I misspoke and I apologize. I do not expect it to have a major impact on the CBC, from an expense point of view.

Senator Spivak: Even that.

Mr. Colville: I take your point. Starting at the top, in consideration of our telecom side the mere fact that it is a Crown corporation is not a major factor. For example, we now regulate SaskTel, which is a Crown corporation. We would award costs against SaskTel to support consumer groups who would raise issues in that respect. The fact that it is a Crown corporation has not drawn a distinction on the telecom side. I understand the concerns about the CBC in terms of its funding, its ability to

M. Colville: Il ne s'agit pas de tenir compte de la capacité de payer d'une organisation. Ce n'est certainement pas ce que nous avons fait. Il s'agit davantage d'établir un barème pour le paiement du travail réalisé par l'intervenant.

Je dois souligner que, pour les télécommunications, nous voyons notamment si le travail de l'intervenant nous a permis de mieux comprendre les questions que nous devons examiner. Nous voulons surtout nous assurer qu'il ne s'agit pas de travail insignifiant complètement à côté de la question, que le travail réalisé nous a permis de mieux comprendre la question. Il est parfois arrivé que l'intervenant dépense de l'argent pour des recherches que nous jugions tout à fait à côté de la question et pour lesquelles nous n'avons pas attribué de frais.

Le sénateur Spivak: C'est une sorte de jugement de valeur.

M. Colville: C'est entièrement un jugement de valeur. Dans certains cas, nous avons attribué 100 p. 100 des frais, dans d'autres 50 p. 100 ou encore 80 p. 100 ou rien du tout.

Le sénateur Spivak: J'ai du mal à accepter que vous traitiez la SRC comme n'importe quelle autre société. Ce n'est pas ce qu'elle est. Par exemple, quand la Société de téléphone du Manitoba était une société d'État, elle ne payait pas d'impôt. Elle n'était pas traitée comme n'importe quelle autre société. J'ai de la difficulté à l'accepter, car j'estime que la Société Radio-Canada n'épargne aucun effort pour demeurer un radiodiffuseur public dans un contexte où cela devient de plus en plus difficile et où la valeur de la radiodiffusion publique peut être facilement dénigrée. Quand vous parlez des intervenants, c'est à la fois le contenu et la valeur de la présentation qui compte.

Je comprends pourquoi la SRC est inquiète. À moins d'avoir une bonne idée — et je ne sais pas si quelqu'un en a une — du montant d'argent que la SRC devrait pouvoir consacrer à ce que nous appelons la radiodiffusion publique, comment pouvez-vous dire qu'une taxe ne lui fera pas de tort? Cela ne me semble pas crédible.

Vous dites que ces frais ne peuvent atteindre qu'un certain montant que vous ignorez, car vous ne pouvez pas le prédire. Vous dites ensuite que cela n'aura pas de répercussions sur la SRC. Je ne vois pas comment vous pouvez le justifier.

M. Colville: Si j'ai dit que cela ne se répercuterait pas sur la SRC, j'ai commis une erreur et je m'en excuse. Je ne m'attends pas à ce que cela ait d'importantes répercussions sur la SRC du point de vue des dépenses.

Le sénateur Spivak: C'est à voir.

M. Colville: D'accord. Si nous prenons le côté télécommunications, le simple fait qu'il s'agisse d'une société d'État n'est pas un facteur important. Par exemple, nous réglementons SaskTel, qui est une société d'État. Nous pourrions attribuer des frais contre SaskTel pour soutenir un groupe de consommateurs désireux de soulever certaines questions. Nous n'avons fait aucune distinction pour les sociétés d'État du côté des télécommunications. Je comprends vos préoccupations au sujet du

continue to operate and provide good quality programming across the country. On balance, the benefit to be gained by more informed consumer participation in the process, in my view, is a benefit that outweighs what would be a relatively small cost to the CBC.

Senator Spivak: Absolutely. I agree with you that the benefit is valid. That is why I support the bill. However, you have a choice. You could choose to exempt the CBC. It is not as if you have no choice. At least we are told that you could choose to do that.

Mr. Colville: We could choose to exempt the CBC from paying the cost. Then the question becomes: Who would pay that cost? We have a mechanism that we levy the charge against the company that is regulating it.

Senator Finestone: Many people, or even the CBC, recommended — and we cannot deal with that in the Senate — that while the licence fees are \$142,000 or however much is paid, that is in terms of using the spectrum under Part II. There is about a \$70 million profit that goes into the Consolidated Revenue Fund. I believe that it was Janet Yale from the Canadian Cable Television Association who suggested that.

Senator Spivak: I was going to raise that.

Senator Finestone: I thought that was what you were alluding to. Can we suggest to you, Mr. Colville, that when you consider how you might want to award costs you may want to speak with the government about using the \$70 million profit.

Senator Spivak: I will make one more comment. What perturbs me is that in the absence of good predictability, or “visibility,” you do not have that. You also do not have a figure that would allow the CBC to comfortably pursue its goals and objectives. As you know, during the last few years, there was a great gap between what the Broadcasting Act expected of the CBC and the funds that were provided to the CBC.

Given that situation, I am greatly disturbed by your suggesting that these costs may not have a major impact on the CBC. I reject the concept that there are not other sources of money, because indeed there are. If you have a comment in response, I would like to hear it.

Mr. Colville: Senator Spivak, it was not my attention to create a considerable amount of discomfort with you in respect of funding for the CBC. We all have concern about that. As I said earlier, at the end of the day, the amount of money involved in this would likely be significant to the point of creating significant harm to the CBC. You asked for my opinion and that is it.

If the government were to decide to take money from a source, whether it be from licence fees or another source, to provide up-front funding for consumer groups, then that would be the government's choice. It is not proper for the CRTC to make a particular recommendation with respect to that sort of thing.

We have a mechanism on the telecommunication side which seems to work extremely well and with which, it is my understanding, the consumer groups that get involved are quite

financement de la SRC, de sa capacité à continuer d'offrir une programmation de bonne qualité d'un bout à l'autre du pays. Dans l'ensemble, les avantages à gagner d'une participation plus éclairée des consommateurs l'emportent sur ce qui représente des dépenses relativement faibles pour la SRC.

Le sénateur Spivak: Certainement. Je suis d'accord avec vous pour dire que c'est un avantage. Voilà pourquoi j'appuie le projet de loi. Vous avez toutefois le choix. Vous pourriez décider d'exempter la SRC. Ce n'est pas comme si vous n'aviez pas le choix. Du moins on nous a dit que vous pouviez décider de le faire.

M. Colville: Nous pourrions décider d'exempter la SRC du paiement des frais. Il s'agit alors de savoir qui paierait ces frais. Nous avons pour principe de faire payer les frais à la compagnie réglementée.

Le sénateur Finestone: Bien des gens, ou même la SRC, ont fait valoir — et nous ne pouvons pas régler cette question au Sénat — que les frais de licence de 142 000 \$ ou d'un autre montant sont versés pour utiliser le spectre en vertu de la Partie II. Il y a un bénéfice d'environ 70 millions de dollars qui va dans le Trésor. Je crois que c'est Janet Yale de l'Association canadienne de télévision par câble qui en a parlé.

Le sénateur Spivak: J'allais soulever la question.

Le sénateur Finestone: Je pensais que vous y faisiez allusion. Pourrions-nous vous suggérer, monsieur Colville, qu'avant de décider de la façon dont vous attribuerez les frais, vous parliez au gouvernement de l'utilisation de ces bénéfices de 70 millions de dollars.

Le sénateur Spivak: J'ai autre chose à dire. Ce qui m'ennuie, c'est le manque de prévisibilité. Vous n'avez pas non plus de chiffres permettant à la SRC de poursuivre tranquillement ses objectifs. Comme vous le savez, ces dernières années, il y a eu un écart important entre ce que la Loi sur la radiodiffusion attendait de la SRC et les fonds qui ont été accordés à cette dernière.

Dans les circonstances, je trouve très inquiétant de vous entendre dire que ces coûts n'auront pas d'importantes répercussions sur la SRC. Je ne suis pas d'accord avec vous quand vous dites qu'il n'y a pas d'autres sources d'argent, car il y en a. J'aimerais savoir ce que vous pouvez répondre à cela.

M. Colville: Sénateur Spivak, je n'avais nullement l'intention de vous inquiéter énormément au sujet du financement de la SRC. C'est une question dont nous nous préoccupons tous. Comme je l'ai déjà dit, en fin de compte, les sommes en jeu ne seraient probablement pas assez importantes pour causer de sérieux torts à la SRC. Vous m'avez demandé mon opinion et je vous la donne.

Si le gouvernement décidait de prendre l'argent quelque part, que ce soit sur les droits de licence ou ailleurs, pour financer des groupes de consommateurs, ce serait son choix. Le CRTC n'a pas pour rôle de formuler des recommandations sur ce genre de chose.

Pour les télécommunications, nous avons un système qui semble donner d'excellent résultats et qui satisfait, je crois, les groupes de consommateurs. Nous croyons que cette proposition

happy. We believe the spirit of this proposal that has been put forward could do the same thing on the broadcasting side. We support that.

As I indicated at the outset, we could run a proceeding. If there were a ground swell of support to exempt the CBC or other public broadcasters from this mechanism, we could do that. However, it begs the question of where the funding will come from. Whether TVO or Radio Québec would fall into that category is another question, but clearly the CBC is an issue for the very reason you raised, that the public, across the country, has significant concerns and would want to participate in our proceeding with well-informed research. It begs the question if we exclude it, how do you ensure that that is funded?

Senator Adams: My question may not relate to Bill S-7. In my region, some locals are getting into the cable business. Dishes are being sold across Canada that cost, at one time, \$400 to \$500 and now sell for about \$200. The small cable businesses in the community are losing business as a result.

How is that agreement working now that companies like Star Choice and Radio Shack and other small stores seem to be selling small satellite dishes so that monies are going outside the community while the companies in the community are losing business?

Mr. Colville: Several years ago we attempted to create a competitive environment in the distribution of program services throughout this country by licensing two national direct-to-home, or DTH, satellite services to provide an alternative to cable for subscribers throughout the country. We are now seeing the fruits of that competition to the point where Rogers Cable, in a couple of its communities, has lost enough subscribers that it is applying to us to deregulate the tariff for its basic cable service. We are running a proceeding with respect to that issue. The marketplace is unfolding as it should in a competitive environment.

We are not unsympathetic to the concerns of the smaller cable operators and their ability to compete with the satellites. Yesterday we announced that we are exempting from the requirement to hold a broadcasting licence the small Class 3 cable undertakings. That will reduce their licence fees and give them more flexibility to respond in the marketplace and to compete with the DTH operators.

Senator Callbeck: In regard to the Telecommunication Act, is there no cap on the possible award or on the total for the year?

Mr. Colville: No.

Senator Callbeck: Obviously, you do not think there should be.

Mr. Colville: No. This process has gone on for a long time on the telecommunication side. In our experience, people have acted responsibly in their research work. Again, we have set a precedent for relevance to the proceeding at hand. In our experience, requests have been quite reasonable.

pourrait en faire autant du côté de la radiodiffusion. Nous l'appuyons.

Comme je l'ai dit au départ, nous pourrions tenir une instance. Si l'opinion publique jugeait souhaitable d'exempter la SRC ou d'autres radiodiffuseurs publics de cette attribution de frais, nous pourrions le faire. Il s'agit toutefois de se demander d'où viendra l'argent. Quant à savoir si TVO ou Radio-Québec entrerait dans cette catégorie, c'est une autre question, mais pour ce qui est de la SRC, cela pose un problème pour la raison que vous avez mentionnée à savoir que le public canadien a d'importantes préoccupations et voudrait participer à nos instances en s'appuyant sur des recherches approfondies. Si nous excluons la SRC, comment assurer ce financement?

Le sénateur Adams: Ma question n'est peut-être pas en rapport avec le projet de loi S-7. Dans ma région, certaines personnes se lancent dans la câblodistribution. On vend un peu partout au Canada des antennes paraboliques qui coûtaient avant 400 \$ ou 500 \$ et qui se vendent maintenant pour environ 200 \$. Cela fait perdre des clients à nos petits câblodistributeurs.

Qu'en est-il de cette entente maintenant que des entreprises comme Star Choice et Radio Shack et d'autres petits magasins vendent des petites antennes paraboliques qui font perdre des clients aux entreprises locales, au profit de sociétés de l'extérieur?

M. Colville: Il y a plusieurs années, nous avons essayé de créer une concurrence dans la distribution des services de programmation en accordant une licence à deux services de radiodiffusion directe à domicile afin de permettre aux abonnés de tout le pays d'obtenir un autre service que le câble. Les effets de cette concurrence se font si bien sentir que Rogers Cable a perdu tellement d'abonnés dans certaines localités qu'elle nous demande de déréglementer le tarif de son service de câblodistribution de base. Nous avons une instance sur cette question. Le marché évolue comme il se doit dans un climat concurrentiel.

Nous ne sommes pas insensibles aux préoccupations des petits câblodistributeurs qui doivent concurrencer la diffusion par satellite. Nous avons annoncé hier que les petites entreprises de câblodistribution de classe 3 seraient exemptées de l'obligation de détenir une licence de radiodiffusion. Cela va réduire leurs droits de licence et mieux leur permettre de suivre l'évolution du marché et de concurrencer les entreprises de radiodiffusion directe à domicile.

Le sénateur Callbeck: En ce qui concerne la Loi sur les télécommunications, n'y a-t-il pas un plafond sur les frais qui pourraient être attribués ou le total pour l'année?

M. Colville: Non.

Le sénateur Callbeck: Bien entendu, vous ne pensez pas qu'il faudrait en prévoir un.

M. Colville: Non. Cette procédure est en vigueur depuis longtemps pour les télécommunications. Les gens ont présenté des demandes raisonnables. Comme je l'ai dit, nous avons exigé que les recherches soient directement en rapport avec la question faisant l'objet de l'instance. Les demandes que nous avons reçues ont été raisonnables.

Senator Forrestall: I often wonder about the role of commissions such as yours, which generally serve the public and the industrial sides. When you compensate for research work and legal counsel and coordination, how do you guard against massive overpayment for the same research? It would seem to me that once you research a problem in Canada, it is done. You do not have to do it every day or every year. If seven applicants come forward with identical material and the same lawyers show up repeatedly, how do we know that we are paying for original work?

Mr. Colville: To a large extent that question relates to our rulings on the relevance of the particular work to the proceeding at hand. Again, in our experience on the telecommunication side, that can happen in theory but it has not happened in practice.

From time to time, we receive a one-page letter stating an agreement with a submission by an intervener and then the writer applies for a cost award. In our judgment, the correspondent did not do a lot of research and will not get much, if any, cost award.

Senator Forrestall: I do not mean to impart the wrong impression, but I am pleased to hear you say that because it is a matter of interest. In such a case, it would be natural, with all your experience in taxing costs and granting awards, to be alert to chicanery or perhaps just to the overlapping of research and legal counsel.

Mr. Colville: The taxation process itself allows for scrutiny of the costs and the work involved. We also ask the parties who will ultimately be paying to comment on the relevance and value of the work covered by the requested cost award. After the paying party comments, we make a decision based on all the submissions that we have. There is ample opportunity for scrutiny of the relevance of the costs involved.

Senator Forrestall: Talking about duplicate costs, I must let you in on a little secret. The chair, who is associated with at least two alumni associations, is now duplicating the efforts of five different universities.

The Chairman: Thank you, witnesses.

Mr. Colville: I hope we have contributed to a better understanding of the issues. We will not be requesting a cost award.

The Chairman: Our next witnesses are from Heritage Canada. We have Mr. Marc O'Sullivan, Director General, Broadcasting and Innovation and Mr. Larry Durr, Director, Broadcasting Distribution Services. Welcome and please proceed.

[Translation]

To help us in our questioning, we shall listen to you first and then ask our questions.

Mr. Marc O'Sullivan, Director General, Broadcasting Policy and Innovation: Madam Chair, I just would like to provide you with a quick overview. Our brief have been sent to

Le sénateur Forrestall: Je m'interroge souvent sur le rôle des conseils comme le vôtre qui servent à la fois le public et l'industrie. Quand vous remboursez le coût de la recherche, des services d'un avocat et de la coordination, comment évitez-vous de surpayer des recherches identiques? J'ai l'impression que lorsque vous étudiez un problème au Canada, il n'est pas nécessaire de refaire constamment les mêmes recherches. Si sept requérants vous fournissent les mêmes renseignements et si les mêmes avocats se présentent, comment savons-nous que nous payons pour un travail original?

M. Colville: Cette question nous ramène, dans une large mesure, aux décisions que nous avons prises au sujet de la pertinence du travail effectué. Comme nous l'avons constaté du côté des télécommunications, cela peut arriver en principe, mais ce n'est pas arrivé en pratique.

Nous recevons de temps à autre une lettre d'une page exprimant un accord avec la proposition d'un intervenant et nous demandant d'attribuer des frais. En pareil cas, nous estimons que l'auteur de la lettre n'a pas fait beaucoup de recherche et il n'obtient pas grand-chose ou même rien du tout.

Le sénateur Forrestall: Ne vous méprenez pas sur mes intentions, mais je me réjouis de vous l'entendre dire, car c'est une question importante. En pareil cas, compte tenu de votre expérience de la taxation et de l'attribution des frais, vous allez tout naturellement tenir compte des conflits possibles ou peut-être simplement du chevauchement de la recherche et des services d'avocat.

M. Colville: La procédure de taxation permet d'examiner les frais et le travail réalisé. Nous demandons également aux parties qui paieront la facture d'évaluer la pertinence et la valeur du travail pour lequel l'attribution des frais a été demandée. Nous prenons ensuite une décision à partir de tous les renseignements obtenus. Nous avons largement l'occasion d'examiner la pertinence des coûts.

Le sénateur Forrestall: À propos du dédoublement des frais, je voudrais vous faire part d'un petit secret. La présidente, qui fait partie d'au moins deux associations d'anciens, dédouble les efforts de cinq universités différentes.

La présidente: Je remercie les témoins.

M. Colville: J'espère que nous vous aurons aidés à mieux comprendre ces questions. Nous ne vous demanderons pas d'attribution des frais.

La présidente: Nos témoins suivants sont les représentants de Patrimoine Canada. Il s'agit de M. Marc O'Sullivan, directeur général, Politique de la radiodiffusion et Innovation et de M. Larry Durr, directeur, Services de distribution de la radiodiffusion. La parole est à vous.

[Français]

Pour apporter un peu de lumière à nos questions, nous allons vous écouter et ensuite, nous poserons les questions nécessaires.

M. Marc O'Sullivan, directeur général, Politique de la radiodiffusion et innovation: Madame la présidente, je veux juste faire un survole rapide de la situation. On vous a transmis les

you, but I understand that you already have some documents from previous appearances.

Let me simply tell you that the Department of Canadian Heritage supports the principle of Bill S-7. It is obvious that this Bill meets a need resulting from convergence, the increased complexity of broadcasting issues and the desirability of equitable financial support for interveners in both telecommunication and broadcasting proceedings.

This bill would provide greater access to CRTC public hearings and lead to improvements in the quality of interventions. I understand that the Committee has heard from private and public broadcasters as well as from CRTC on the financial implications of interveners' funding and the differences between telecommunications and broadcasting.

[English]

Those differences have been explained to you in detail by past witnesses. The key is that the CRTC develops criteria for assessing the need to compensate interveners based on their interests and on their participation in a responsible way that helps and informs the CRTC in its decision-making process. The CRTC has the necessary discretion to determine who is paid what amount and by whom, even in the case where more than one company is involved.

You have heard from other witnesses about the difference between telecom and broadcasting, notably with respect to the volume of public hearings and the volume of interveners. That matter is an important one to consider. The point that has been made in the past by other witnesses is there is a difference in the volume. That must be taken into account. One of the key criteria for the CRTC, under such a regime, if it is adopted, would be to ensure that the system is not too onerous and does not lead to many frivolous interventions. It would allow the CRTC to be better informed by responsible interventions that provide new research and new material from different points of view.

In terms of the cost consequences, I understand that you have already been told about how the costs vary. I believe we indicated from \$700 — and even smaller amounts have been identified — up to \$300,000. The total costs on the telecom side have averaged around \$700,000.

The purpose of Bill S-7 is demonstrated by who receives the costs and by the fact that it has been geared toward the consumer or other public interest groups, in keeping with the purpose of Bill S-7. The CRTC has the necessary flexibility and discretion, notably in determining who is eligible to receive costs and that is demonstrated by not awarding costs to municipalities or commercial entities. Moreover, on the telecom side, very few individuals per se request compensation for their interventions.

The nature of telecommunications proceedings is more technical and legalistic, and the procedure is more formal than it is for broadcasting. It involves more lawyers. Because of the nature of the telecommunications hearings, the system that has been

documents du ministère, mais je comprends que vous avez déjà en votre possession des documents que vous avez obtenus lors des comparutions antérieures.

Permettez-moi simplement d'indiquer que le ministère du Patrimoine appuie le principe qui soutient le projet de loi S-7 d'emblée. Il est clair que le projet de loi répond à un besoin qui provient du phénomène de la convergence, de la complexité accrue des questions reliées à la radiodiffusion et au bien fondé de donner un appui financier équitable, que ce soit dans le domaine des télécommunications ou de la radiodiffusion.

Ce projet de loi aiderait à un plus grand accès et rehausserait la qualité des interventions faites auprès du CRTC. Je sais que le comité a eu le bénéfice des points de vue des radiodiffuseurs du secteur privé et du secteur public et celui du CRTC quant à l'application de ce régime de financement pour les interventions, tenant compte de la différence entre le régime des télécommunications et le régime de la radiodiffusion.

[Traduction]

Ces différences vous ont déjà été expliquées en détail. Ce qu'il faut surtout retenir c'est que le CRTC établit des critères pour évaluer la nécessité de dédommager les intervenants en fonction de leurs intérêts pour une participation raisonnable qui aide le CRTC à prendre une décision. Le CRTC dispose des pouvoirs discrétionnaires requis pour déterminer à qui des frais seront payés et par qui, même si l'instance se rapporte à plusieurs entreprises.

D'autres témoins vous ont parlé de la différence entre les télécommunications et la radiodiffusion, surtout pour ce qui est du nombre d'audiences publiques et d'intervenants. C'est un facteur important à considérer. On vous a fait valoir la différence quantitative. Il faut en tenir compte. Si ce régime est adopté, le CRTC devra notamment veiller à que le système ne devienne pas trop onéreux et n'entraîne pas trop d'interventions futiles. Cela permettra au CRTC d'être mieux informé grâce à des interventions raisonnables qui lui apporteront de nouvelles données présentées sous des angles différents.

Pour ce qui est des conséquences sur les coûts, on vous a déjà dit, je crois, que les coûts étaient variables. Il a été question de chiffres allant de 700 \$ et même moins jusqu'à 300 000 \$. Les coûts totaux se sont chiffrés en moyenne aux alentours de 700 000 \$ pour les télécommunications.

Pour ce qui est de l'objectif du projet de loi S-7, il vous est démontré par le fait que les bénéficiaires de l'attribution des frais sont les consommateurs ou les autres groupes d'intérêt public. Le CRTC a la marge de manoeuvre et les pouvoirs discrétionnaires requis, notamment pour déterminer qui peut se voir attribuer des frais. Le fait que les municipalités ou les entités commerciales ne sont pas admissibles en atteste. De plus, du côté des télécommunications, rares sont les intervenants qui demandent un dédommagement.

Les instances portant sur les télécommunications ont un caractère plus technique et plus juridique et la procédure suivie est plus formelle que dans le cas de la radiodiffusion. Un plus grand nombre d'avocats interviennent. En raison de la nature de ces

developed has lent itself well to those types of proceedings. The challenge will be to import that system and apply it to broadcasting, which has a different context.

[Translation]

The cost awards system for broadcasting proceedings is different as it is more informal and sometimes deal with social issues. It involves more participants such as radio and television stations, pay and specialty services, cable operators among others.

Broadcasting proceedings deal with new licences, licence renewals or amendments. These many issues result in a larger number of public hearings. In 2000, there have been 13 public hearings on the broadcasting side compared to only two on the telecommunication side. So there are more interveners for broadcasting than for telecommunication proceedings. One of the main challenges will be to take this increased participation into account. Members of the public, not just experts participate in those hearings.

[English]

Senator Forrestall: I have heard on a number of occasions, as we go through the process of examining items before us, about a \$300,000 award. We have heard about \$96 awards and no awards. Are you familiar with the \$300,000 award or cost?

Mr. O'Sullivan: In going through the statistics, we saw one case where it was up to \$300,000. That is the maximum.

Senator Finestone: That was that convergence case.

Senator Forrestall: That is what I have been hearing. Who is involved in the case? Who applied for that kind of award against cost? Was it Bell Telephone? Was it a private citizen?

Mr. O'Sullivan: I am sorry, senator. I do not have that information handy, but I could provide it to the committee. It is one case in the convergence matter. It is the uppermost amount that we found in the statistics. I can provide the information on exactly what case that was.

Senator Forrestall: It is somewhat late, so I am not asking for it on an emergency basis. We hope to deal with this matter clause-by-clause very shortly.

I would like to know who sought that award and whether it did any of the following things that are requirements of awarding costs. What did that award cover? What was the physical result of it?

The Chairman: Senator Forrestall, I think we have the answer here. The clerk has just asked the witnesses from the CRTC officials.

instances, le système qui a été mis en place s'y prête particulièrement. Le défi consistera à adapter ce système à la radiodiffusion dont le contexte est différent.

[Français]

Le régime, en ce qui trait à la radiodiffusion, est différent car il est plus informel et touche une plus grande gamme de questions, notamment aux questions sociales. Cela engendre une plus grande participation des intervenants de plusieurs domaines, soit les domaines de la radio, de la télévision, celui des services spécialisés, les services payants, les cablodistributeurs ainsi de suite.

Les questions devant le comité du CRTC sur la radiodiffusion touchent les questions reliées aux licences, l'attribution des licences, leur renouvellement ou les modifications des licences. Ces nombreuses questions donnent lieu à un plus grand nombre d'audiences publiques. Selon les statistiques de l'an 2000, 13 audiences publiques ont eu lieu en matière radiodiffusion et deux dans le domaine des télécommunications. Le nombre d'intervenants est donc plus élevé en matière de radiodiffusion qu'en télécommunications. Un des nombreux défis d'un tel régime sera de tenir compte de cette participation accrue de la radiodiffusion. Les membres du grand public interviennent, ce ne sont pas seulement des interventions d'experts.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: J'ai entendu parler à plusieurs reprises, au cours de notre examen, de l'attribution de frais de 300 000 \$. Nous avons également entendu dire que ce montant avait parfois été de 96 \$ ou de zéro. Êtes-vous au courant des circonstances dans lesquelles le montant de 300 000 \$ a été attribué?

M. O'Sullivan: En examinant les statistiques, nous avons trouvé un cas où le chiffre de 300 000 \$ a été atteint. C'est le maximum.

Le sénateur Finestone: Il s'agit de l'instance sur la convergence.

Le sénateur Forrestall: C'est ce que j'ai entendu dire. Qui est intervenu? Qui a demandé l'attribution de ces frais? S'agissait-il de Bell Téléphone? Était-ce un particulier?

M. O'Sullivan: Je suis désolé, sénateur. Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je pourrais vous le fournir. Il s'agit de l'instance sur la convergence. C'est le montant le plus élevé que nous ayons trouvé. Je pourrais vous préciser exactement de quel cas il s'agissait.

Le sénateur Forrestall: Comme il est un peu tard, ce n'est pas urgent. Nous espérons procéder bientôt à l'étude article par article.

Je voudrais savoir qui a demandé le remboursement de ces frais et si les conditions d'attribution des frais étaient remplies. À quoi se rapportait cette attribution? Quel en a été le résultat matériel?

La présidente: Sénateur Forrestall, je crois que nous avons déjà la réponse. Le greffier vient de poser la question aux témoins du CRTC.

Mr. Michel Patrice, Clerk of the Committee: I spoke with the CRTC officials. It was a consumer group and it dealt with price caps and telecommunications. They can find out about the group and give us the information.

Senator Forrestall: With all due respect, Madam Chairman, I am just as far ahead as I am with the information from the clerk. If it is not difficult, I would just as soon have it from Heritage Canada asking one of the consumer groups —

Mr. Patrice: The CRTC would provide us the information.

Senator Forrestall: I can see them over there.

The Chairman: We just asked them, Senator Forrestall. That was the answer we were given.

Senator Forrestall: Was it considered a good investment? Did those who sought the award or compensation or help use the information properly? Did it provide better access for the Canadian public and did it benefit Canadians generally, by way of the quality of the input to the hearing? We are gaining glimpses of this. If someone could give us the information, I would appreciate it.

Mr. O'Sullivan: I wish that I could help you.

Senator Forrestall: That was just a shot in the dark. I thought perhaps you might know. I did not dare to ask Mr. Colville. I did not think he would know that detail. Perhaps he would have known. Could I invite him to answer that question?

The Chairman: We could invite Mr. Colville back to the table to answer that question.

Mr. Colville: Does this make me still arm's length from the department?

I do not have the exact answer. It was the price cap ceiling that probably took place in 1996, if I recall correctly. We will check the facts for you. It would have been the Public Interest Advocacy Centre, PIAC, representing the National Anti-Poverty Organization, NAPO, and perhaps a consumers' organization. They did a significant amount of research on the issue of price cap regulation that we were going to impose upon all the incumbent telephone companies across the country. Those groups researched thoroughly and hired expert witnesses who appeared at the hearing and were cross-examined by lawyers from the other side.

Concerning your point about whether it was valuable and did it contribute, I think the fact that we gave the award is a testament to that. Not only we, but the companies themselves would have agreed. We think that contributed to a better understanding of the issues and that we received full value from their participation.

That is an indication where they would have done extensive research, got economic experts to come appear before us and subjected themselves to cross-examination by the witnesses. A significant amount of preparation time goes into that, not just for

M. Michel Patrice, greffier du comité: J'ai parlé aux représentants du CRTC. Il s'agissait d'un groupe de consommateurs et l'instance portait sur le plafonnement des prix et les télécommunications. Ils vont pouvoir s'informer au sujet de ce groupe et nous communiquer ces renseignements.

Le sénateur Forrestall: Si vous le permettez, madame la présidente, mais je ne suis pas plus avancé avec les renseignements communiqués par le greffier. Si ce n'est pas trop difficile, je préférerais que Patrimoine Canada demande à l'un des groupes de consommateurs...

M. Patrice: Le CRTC nous fournira certains renseignements.

Le sénateur Forrestall: Ses représentants sont là.

La présidente: Nous venons de leur poser la question, sénateur Forrestall. C'est la réponse qu'ils nous ont donnée.

Le sénateur Forrestall: Était-ce un bon investissement? Ceux qui ont demandé l'attribution de frais ou un dédommagement ont-ils fait une bonne utilisation des renseignements qu'ils ont obtenus? La qualité de la participation à l'audience a-t-elle mieux permis au public canadien de se faire entendre et a-t-elle servi les intérêts des Canadiens en général? Nous obtenons seulement des bribes de renseignement. Si quelqu'un pouvait nous informer, je l'apprécierais.

M. O'Sullivan: J'aimerais pouvoir vous aider.

Le sénateur Forrestall: C'était seulement un coup d'essai. Je pensais que vous le sauriez peut-être. Je n'ai pas osé poser la question à M. Colville. Je ne pensais pas qu'il connaissait ce genre de détail. Peut-être le savait-il. Pourrais-je l'inviter à répondre à cette question?

La présidente: Nous pourrions demander à M. Colville de revenir pour répondre à cette question.

M. Colville: Vais-je conserver mon indépendance vis-à-vis du ministère?

Je ne connais pas la réponse exacte. Si je me souviens bien, il s'agissait sans doute du plafonnement des tarifs de 1996. Je vais vérifier ce qu'il en est. Il s'agissait probablement du Centre pour la défense de l'intérêt public qui représentait l'Organisation nationale anti-pauvreté, l'ONAP et peut-être d'une organisation de consommateurs. Ils ont réalisé d'importantes recherches sur le plafonnement des tarifs que nous voulions imposer à toutes les compagnies de téléphone du pays. Ces groupes ont fait des recherches très fouillées et ont engagé des témoins experts qui ont comparu à l'audience et qui ont été contre-interrogés par les avocats de l'autre partie.

Quant à savoir si cela a été utile, le fait que nous ayons attribué des frais en témoigne. Non seulement nous-mêmes, mais les sociétés en cause étions d'accord. Cela a permis de mieux comprendre les questions en jeu et nous avons pleinement bénéficié de cette participation.

Ce chiffre indique que les intervenants ont effectué des recherches approfondies, ont demandé à des experts de comparaître devant nous et se sont soumis au contre-interrogatoire des témoins. Cela a exigé beaucoup de préparation, pas seulement

the research but for the cross-examination and participation in the hearing every day while paying counsel and so on.

That would be the nature of a fairly big proceeding with a significant amount of research done, expert witnesses at the hearing and so on. We could confirm this, but that is my best guess as to what it is. That would be the nature of one of the larger kinds of awards, and typically the kind of work involved.

Senator Forrestall: Could I ask whether that is archival in the sense of its capacity to be drawn upon by subsequent advocacies that might parallel or find use for it? Does that contribution become a proprietary thing that is the property of the groups who sought the award? Would they obtain a right because we make a contribution?

Mr. Colville: The submission and the testimony would have been part of our public proceeding. Therefore, all of that information would be in the public domain.

The Chairman: The library researcher is trying to get the information for you, senator.

Senator Forrestall: It is not a matter of life and death. It is just that we continue to hear about this figure.

It is not that much money, relatively speaking. However, if I were certain that it really paid its way, that the money was well invested in producing significant results for the beneficiaries, then I would be much more inclined to go along with Senator Finestone's view that we should do more on the other side. Everyone should have an opportunity to make a meritorious contribution.

Senator Finestone: You will not get an argument from me.

Senator Forrestall: If you wish, I will speak to Senator Spivak.

Thank you, I appreciate that, Mr. O'Sullivan. I will stop now before we get bogged down with inside conversations.

Senator Finestone: I thank Senator Forrestall for the question. I did not question whether the CRTC awarded fairly because I know that there would be a serious right to rebuttal by the companies that were taxed. I know that they would do that if they thought it was unfair. I think the CRTC must have given wise consideration.

In some of the material at which I was looking, in one instance the telephone users of Manitoba were saved millions of dollars through the decision. Senator Spivak would know about that. It saved paying an increased rate by the Manitoba Telephone Company. A significant monthly fee was being imposed. They fought it very well. I think NAPO did that, probably with PIAC.

Did I have a question for you gentlemen? First of all, are you speaking for Heritage Canada?

Mr. O'Sullivan: For the Department of Canadian Heritage, yes.

pour la recherche, mais pour le contre-interrogatoire et la participation quotidienne aux audiences, sans oublier les frais d'avocat et le reste.

Cela correspond à une instance assez importante qui exige beaucoup de recherche, de témoins experts, etc. Nous pourrions le confirmer, mais j'ai l'impression que c'est ce qui s'est passé. C'est ce qui correspond à l'une des attributions de frais les plus importantes qui exigent généralement ce genre de travail.

Le sénateur Forrestall: Pourrais-je vous demander si ces renseignements sont archivés, autrement dit, si d'autres groupes pourraient s'en servir par la suite? Les groupes qui ont demandé l'attribution de frais sont-ils propriétaires de ces renseignements? Cela leur confère-t-il des droits d'auteurs?

M. Colville: Leur présentation et leur témoignage font partie de nos audiences publiques. Par conséquent, tous ces renseignements sont du domaine public.

La présidente: L'attaché de recherche essaie de vous obtenir ces renseignements, sénateur.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est pas une question de vie ou de mort. C'est simplement parce que ce chiffre nous est continuellement cité.

Ce n'est pas un montant considérable, toutes proportions gardées. Toutefois, si j'étais certain que cet argent a été bien investi et a produit des résultats importants pour les bénéficiaires, je serais beaucoup plus enclin à partager le point de vue du sénateur Finestone qui estime que nous devrions faire davantage de l'autre côté. Tout le monde devrait pouvoir apporter une contribution méritoire.

Le sénateur Finestone: Je ne répondrai pas à cela.

Le sénateur Forrestall: Si vous voulez, je vais en parler au sénateur Spivak.

Merci, monsieur O'Sullivan, je l'apprécie. Je vais m'arrêter là avant que nous nous lancions dans des conversations personnelles.

Le sénateur Finestone: Je remercie le sénateur Forrestall de sa question. Je ne doute pas que le CRTC ait attribué équitablement les frais car je sais que les entreprises taxées auraient autrement le droit de les contester. C'est ce qu'elles feraient si elles estimaient ces frais injustes. Le CRTC a dû mûrement y réfléchir.

Dans certains des documents que j'ai lus, j'ai vu que les usagers du téléphone du Manitoba, par exemple, ont économisé des millions de dollars suite à la décision prise. Le sénateur Spivak doit être au courant. La hausse de tarif demandée par la Manitoba Telephone Company a été épargnée aux consommateurs. Des frais mensuels importants leur étaient imposés. Ils se sont très bien battus. Je crois que c'est l'Organisation nationale anti-pauvreté qui l'a fait, sans doute avec l'aide du PIAC.

Avais-je une question à vous adresser, messieurs? Tout d'abord, parlez-vous au nom de Patrimoine Canada?

M. O'Sullivan: Oui, au nom du ministère du Patrimoine Canada.

Senator Finestone: Perhaps you could help us out. All of us are very concerned about the CBC and \$1.4 billion. That is a great deal of money. I do not know how many zeros that is, but it is a lot of money.

In the field of broadcast, in English, French and Aboriginal languages and in radio, television and in *Newsworld*, there is much to be done. I do not think that does as much as broadcasters would like to do. Services were cut that many of us found painful to lose.

Canadian Heritage was good enough to give a significant increase in the last budget to the CBC. As Senator Spivak pointed out, we are not interested in eroding the CBC's capacity to produce the kind of programs that we have been privileged to watch. There is a huge galaxy of buttons that you can push to access all kinds of stuff.

I wonder if you could go back to Heritage Canada and indicate our concern. There must be a fairness principle when you allocate costs. As you pointed out — and we appreciate your support — this is a fair process. This allows for transparency. This allows for input and interveners that do not put forward frivolous or extraordinary costs. They are bringing new information.

That may well turn out to be a difficulty, though I cannot understand how it would. It is only 1 per cent of the millions and millions of dollars that are spent. Could you discuss with your minister the problem that seems to be presenting itself and whether there is a way to address the issue but not stop the process? The process is a fair and a right process.

The genuine concern that was expressed by the CBC should be taken into consideration. This could occur at some point after this bill is passed and after the CRTC is able to establish its rules of procedure. There should be a dialogue between the CRTC and you. Could you discuss that with your minister?

Mr. O'Sullivan: Yes, senator. The government indicated, in the last Speech from the Throne, its intention to support the CBC and the work the CBC is doing in terms of the re-engineering exercise that was launched by the current president. That support was expressed through the \$60 million that was announced just recently.

The government's commitment to the CBC goes beyond that in terms of working with the CBC in its re-engineering exercise and to re-evaluate further needs down the road. In some cases support could be in the form of money, but support could also take other forms depending on how the CBC wants to restructure itself for the future. The issue of intervenor funding could certainly be on the table as one of the issues to be discussed.

Senator Finestone: That would be much appreciated by Canadian citizens who are watching CBC. I hope more and more of them will start tuning in all the time.

My second question concerns finding funds. I have difficulty in understanding how, under Phase 2 licence fees, that we collect, supposedly, for the right to use the spectrum, which belongs to the Canadian people. They are using public spectrum space and they

Le sénateur Finestone: Peut-être pourriez-vous nous aider. Nous sommes tous très inquiets au sujet de la SRC et de ce chiffre de 1,4 milliard de dollars. C'est beaucoup d'argent. Je ne sais pas combien cela fait de zéros, mais c'est beaucoup d'argent.

Dans le domaine de la radiodiffusion, que ce soit en langue anglaise, française ou autochtone, tant à la radio qu'à la télévision et à *Newsworld*, il y a beaucoup à faire. Je ne pense pas que les radiodiffuseurs sont en mesure de faire autant qu'ils le voudraient. On a supprimé des services que nous sommes nombreux à regretter.

Patrimoine Canada a eu la gentillesse d'accorder une augmentation importante à la SRC dans le dernier budget. Comme l'a souligné le sénateur Spivak, nous ne voulons pas empêcher la SRC de produire le genre d'émissions que nous avons eu le privilège de voir. Il suffit de pousser tout plein de boutons pour avoir accès à toutes sortes de programmation.

Pourriez-vous faire part de nos inquiétudes à Patrimoine Canada? Les frais doivent être attribués selon le principe de l'équité. Comme vous l'avez souligné — et nous apprécions votre aide — il s'agit d'un processus équitable. La transparence est assurée. Cela finance la contribution des intervenants qui ne réclament pas des frais futiles ou extraordinaires. Ils apportent des renseignements nouveaux.

Cela pourrait s'avérer difficile, bien que je ne comprenne pas pourquoi. Ces frais ne représentent que 1 p. 100 des millions et des millions de dollars qui sont dépensés. Pourriez-vous discuter avec votre ministre du problème qui semble se poser pour voir s'il n'existe pas un moyen d'y remédier sans supprimer toutefois ce régime? Il me paraît équitable et souhaitable.

Il faudrait tenir compte des inquiétudes légitimes de la SRC. On pourrait le faire après l'adoption de ce projet de loi, quand le CRTC aura pu établir ses règles de procédure. Il faudrait que vous dialoguiez avec le CRTC. Pourriez-vous en discuter avec votre ministre?

M. O'Sullivan: Oui. Dans le dernier discours du Trône, le gouvernement a fait part de son intention de soutenir la SRC et la restructuration entreprise par son président actuel. Ce soutien s'est matérialisé par l'octroi des 60 millions de dollars annoncé récemment.

L'appui du gouvernement à la SRC ne se limite pas à l'aide qu'il lui apporte pour sa restructuration et la réévaluation de ses besoins. Cette aide pourrait, dans certains cas, se manifester sous forme d'argent, mais aussi sous d'autres formes, selon la façon dont la SRC voudra se restructurer à l'avenir. Le financement des intervenants est certainement l'une des questions dont on pourrait discuter.

Le sénateur Finestone: Les citoyens du pays qui regardent les émissions de la SRC l'apprécieraient vivement. J'espère qu'ils seront de plus en plus nombreux à regarder tout le temps cette programmation.

Ma deuxième question concerne les sources de financement. J'ai du mal à comprendre. Les droits de licence que nous percevons dans le cadre de la Partie II sont censés donner le droit d'utiliser le spectre, qui appartient au public canadien. Les

also must look at what the costs of the CRTC are so that they can properly manage, something which I think they do very well under difficult circumstances.

I will ask if what I am about to put to you seems fair. Let us say that we tax, through licence fees, the big broadcasters and telecom people and we bring in a revenue of \$141 million. Let us say we turn over what was supposed to be for management and use, which is \$70 million, to the general revenues. Perhaps we should be reducing the amount of money that we charge for the licence fee or perhaps we should be dedicating that money to handling public hearings. I do not know. However, I hope you will take that back and look at it as well.

Mr. O'Sullivan: The Department of Canadian Heritage would be delighted if we had control over the CRF ourselves. Unfortunately, we do not.

I am aware of the comments made by Janet Yale and Michel Tremblay. We started looking into it. I can assure you that in dealing with Treasury Board on this matter it will be an uphill battle. However, I take your point. It is one of the options that we will examine when we have our discussions with the CBC. That would be a major government-wide initiative in the sense that it is not within the ambit of the Department of Canadian Heritage to decide on its own. It is something we would have to broach with our colleagues. It would take a lot of convincing. It is not an easy matter to undertake.

I can start the dialogue and start to discuss it with our colleagues and see what the options are and, if need be, report back in some way.

Senator Finestone: Just pass the bill. Get it through the House of Commons and make it a reality so that we can have the transparency and the open dialogue that we think Canadians deserve.

Senator Spivak: If you could convince those who control the Consolidated Revenue Fund, would there be no legal impediment to using those funds through the CRTC?

Mr. O'Sullivan: That is correct.

Senator Spivak: Perhaps we have to study the sources of revenue of the Consolidated Revenue Fund and how they are being used. That would be a very interesting question.

The Chairman: Mr. O'Sullivan and Mr. Durr, thank you very much.

Honourable senators, I have received two letters that will be distributed to you. One is from the CBC and one is from the Canadian Association of Broadcasters. Both letters are in English only. Neither CBC nor CAB sent us a translation. Except for the CBC, the suggested amendments were sent in both languages.

Senator Finestone: At least the amendments are in both languages. Could we deal with that, Madam Chairman?

radiodiffuseurs utilisent de l'espace sur le spectre public et doivent également tenir compte des frais attribués par le CRTC afin de pouvoir gérer leurs affaires, ce qu'ils font très bien dans des circonstances difficiles.

Je vais vous demander si la proposition que je vais formuler vous semble équitable. Disons que nous taxons, par l'entremise des droits de licence, les grands radiodiffuseurs et les gens des télécommunications ce qui nous rapporte des recettes de 141 millions de dollars. Disons que nous versions dans le Trésor le montant qui est censé couvrir les frais de gestion et d'utilisation, c'est-à-dire 70 millions de dollars. Peut-être pourrions-nous exiger des droits de licence moins élevés ou consacrer la différence aux audiences publiques. Je ne sais pas. J'espère toutefois que vous allez examiner également cette proposition.

M. O'Sullivan: Le ministère du Patrimoine canadien serait ravi de pouvoir contrôler lui-même le Trésor. Ce n'est malheureusement pas le cas.

Je suis au courant des propos de Janet Yale et de Michel Tremblay. Nous avons commencé à examiner la question. Je peux vous assurer qu'il ne sera pas facile de s'entendre avec le Conseil du Trésor à ce sujet. Je prends toutefois bonne note de votre suggestion. C'est une des options que nous examinerons lorsque nous discuterons avec la SRC. Il s'agirait là d'une initiative à l'échelle de tout le gouvernement en ce sens que le ministère du Patrimoine canadien ne peut pas décider de son propre chef. C'est une chose sur laquelle nous devons nous entendre avec nos collègues. Il faudra se montrer très convaincants. Ce n'est pas une tâche facile à entreprendre.

Je peux entamer le dialogue et commencer à en discuter avec nos collègues pour voir quelles sont les options et, si nécessaire, vous faire part des résultats.

Le sénateur Finestone: Contentons-nous d'adopter le projet de loi. Faisons-le adopter à la Chambre des communes pour pouvoir assurer la transparence et le dialogue que les Canadiens méritent.

Le sénateur Spivak: Si vous pouviez convaincre ceux qui contrôlent le Trésor, n'y aurait-il pas d'obstacle juridique empêchant d'utiliser ces fonds par l'entremise du CRTC?

M. O'Sullivan: En effet.

Le sénateur Spivak: Peut-être devrions-nous étudier les sources de revenu du Trésor et voir comment cet argent est utilisé. Ce serait là une question très intéressante.

La présidente: Monsieur O'Sullivan et monsieur Durr, merci infiniment.

Honorables sénateurs, j'ai reçu deux lettres qui vont vous être distribuées. L'une émane de la SRC et l'autre de l'Association canadienne des radiodiffuseurs. Ces deux lettres sont seulement en anglais. Ni la SRC ni l'ACR ne nous ont envoyé de traduction. Sauf dans le cas de la SRC, les amendements suggérés nous ont été envoyés dans les deux langues.

Le sénateur Finestone: Au moins, les amendements sont dans les deux langues. Pourrions-nous en discuter, madame la présidente?

The Chairman: Yes, go ahead.

Senator Finestone: Thank you, Madam Chairman. I think that amongst all of us here this evening, we have addressed the issues of the CBC and the financing implications for CBC in a clear way with the CRTC. This is not within its ambit.

[Translation]

The Commission shall have not authority to make an award pursuant to paragraph 9.1 (1) or (2) pursuant to which the Canadian Broadcasting Corporation shall become liable for payment of such award.

[English]

The English wording really needs to be improved.

Madam Chair, that is outside the ambit of the Senate. I suggest that we cannot deal with it, although we did in our general questioning.

Senator Spivak: We could send observations with the bill.

Senator Finestone: That is what I said. We cannot deal with the amendment per se because it is outside of the ambit of the bill.

Senator Spivak: I think we should strongly recommend that the government look at the appropriate instrument for exempting the CBC. It seems to me that it is a case of Peter and Paul. Out of the Consolidated Revenue Fund comes the money to fund the CBC and into the same fund goes the licensing fees. I asked earlier about the amount of money the CBC needs to operate in order to fulfil the objectives of the Broadcasting Act. Those are formidable objectives. If it does not know that, the least it can do is have a light footprint on the taxing costs.

The Chairman: Your recommendation is to make some observations with the bill.

Senator Spivak: You will recall the outcry when the CBC was suggesting cutting off its local programs everywhere, because what could it do? It could not meet the objectives on the funding it had. It was just impossible. We must make that point.

The objectives that the CBC is supposed to have are based on the Broadcasting Act. Nonetheless, it is great that it has more funding. We do not know how this should really go. In principle, we think the CBC should be exempted, but through an instrument that it proposes, not through an instrument proposed by us.

Senator Finestone: I have no objection to examination of mechanisms to ensure that the hearings that touch the life and times of the CBC be allowed to take place.

History cannot tell us yet what the cost awards will be, nor the numbers of people that will appear, nor the degree of complexity as the CBC undertakes digital services and all the partnership undertakings and the growth of its profit on *Newsworld*, RDI and

La présidente: Oui, allez-y.

Le sénateur Finestone: Merci, madame la présidente. Je crois qu'à nous tous nous avons abordé clairement ce soir, avec le CRTC, les répercussions financières que cela représente pour la SRC. Cela n'entre pas dans son mandat.

[Français]

Le Conseil n'est pas autorisé à attribuer des frais selon les paragraphes 9.1 ou 9.2, qui se traduirait par l'obligation pour la Société Radio-Canada d'acquitter lesdits frais.

[Traduction]

Le libellé anglais a certainement besoin d'être amélioré.

Madame la présidente, ce n'est pas du ressort du Sénat. J'estime que nous ne pouvons pas régler ce problème, même si nous l'avons abordé dans nos questions.

Le sénateur Spivak: Nous pourrions joindre les observations au projet de loi.

Le sénateur Finestone: C'est ce que j'ai dit. Nous ne pouvons pas adopter cet amendement étant donné qu'il outrepassse le cadre du projet de loi.

Le sénateur Spivak: Nous devrions recommander énergiquement au gouvernement d'examiner les moyens d'exempter la SRC. J'ai l'impression qu'on veut déshabiller Pierre pour habiller Paul. L'argent qui sert à financer la SRC est prélevé sur le Trésor et c'est dans le Trésor que vont les droits de licences. J'ai déjà demandé de combien d'argent la SRC avait besoin pour atteindre les objectifs de la Loi sur la radiodiffusion. Ce sont des objectifs formidables. Si le gouvernement n'en est pas conscient, il faudrait au moins que l'attribution des frais ne soit pas lourde de conséquences.

La présidente: Vous recommandez d'accompagner le projet de loi de certaines observations.

Le sénateur Spivak: Comme vous vous en souviendrez, il y a eu un tollé général quand la SRC a parlé de sabrer un peu partout dans sa programmation locale. C'est parce qu'elle ne pouvait pas atteindre ses objectifs avec l'argent dont elle disposait. C'était tout simplement impossible. Nous devons le souligner.

Les objectifs qui sont censés être ceux de la SRC découlent de la Loi sur la radiodiffusion. Quoi qu'il en soit, c'est une excellente chose qu'elle dispose d'un financement plus important. Nous ne savons pas ce qu'il faudrait faire vraiment. En principe, nous pensons que la SRC devrait être exemptée, mais par un moyen que le gouvernement proposera et non pas nous.

Le sénateur Finestone: Je ne vois pas d'objection à ce que nous examinions des mécanismes qui permettront le déroulement des audiences portant sur l'existence et la programmation de la SRC.

Nous ne pouvons pas savoir à combien se chiffreront les attributions de frais ni combien de gens comparaitront ni quelle sera la complexité des instances quand la SRC va se lancer dans les services numériques, toutes sortes d'entreprises en partenariat

Galaxy which currently is at approximately \$4.5 million. It may well be that there is a mechanism.

Madam Chairman, I did not deal with the details of the mechanism, although I was concerned. We do not have that right. The CBC cried poor, that is true. One of my colleagues here said it cried poor, but it still sent ten people to cover a news release. It is up to the CBC, the CRTC and the government to examine how this could be done.

Senator Spivak: I am not suggesting that we not pass the bill. I am not suggesting an amendment. What I am suggesting is that there is no way of knowing what those costs are. This is a bill that will go into law. Therefore, I would like very much that they consider a mechanism, even if it means putting a cap.

The Chairman: Who are "they?" Do you mean the government?

Senator Spivak: Yes. Because of the licence fees there is a pot of money.

The Chairman: It is not only CBC, you have other public broadcasters, too.

Senator Spivak: The hearings that the CBC had will create a variety of intervenors, others less so. You do not know. That is not up to us to decide.

Senator Finestone: I want to ask a question of the chair. She knows more than I do about this process.

If we were to put in a sunset clause because the hearings for the CBC are seven years or over seven years for the renewals and all that stuff. If we were to put a five or seven-year review clause into this kind of thing — I do not know how you do this — that there could be some evaluation at the end of that time as to whether there are costs, or is that silly?

The Chairman: I would rather have observations made. Perhaps we can make observations.

Senator Spivak: I am just saying that a sunset clause is different from a review. What you are saying is a review. You do not want a sunset clause.

Senator Finestone: That is what I do not want, definitely.

Senator Spivak: You want a review. I would say that might be within the period of three years. Three to five years would be better than five to seven years.

The Chairman: I think we can have observations.

Senator Finestone: I think that might be a good idea.

The Chairman: Senator Forrestall, would you agree to that?

Senator Forrestall: I certainly would agree with it. The only observation I would make, the only certainty in all of this is that there will be continued need for interventions.

Senator Spivak: Absolutely.

et verra augmenter les profits de *Newsworld*. RDI et Galaxy qui sont actuellement de 4,5 millions de dollars environ. Il est très possible qu'il existe un moyen.

Madame la présidente, je n'ai pas examiné les détails de ce mécanisme, même si cette question me préoccupe. Nous n'avons pas ce droit. La SRC a crié misère, c'est vrai. Une de mes collègues a dit qu'elle avait crié misère, mais elle a quand même envoyé 10 personnes pour soumettre un communiqué. C'est à la SRC, au CRTC et au gouvernement d'examiner le moyen de le faire.

Le sénateur Spivak: Je ne suggère pas de ne pas adopter ce projet de loi. Je ne suggère pas non plus d'amendement. Je dis seulement qu'il est impossible de savoir à combien se chiffreront ces frais. Ce projet de loi va être adopté. Par conséquent, j'aimerais beaucoup qu'ils envisagent un mécanisme quelconque, même s'il faut pour cela imposer un plafond.

La présidente: Qui sont «ils»? Vous parlez du gouvernement?

Le sénateur Spivak: Oui. Les droits de licences représentent un bon montant d'argent.

La présidente: Il n'y a pas seulement la SRC, mais d'autres radiodiffuseurs publics.

Le sénateur Spivak: Les audiences sur le SRC intéressent divers intervenants tandis que d'autres suscitent moins d'intérêt. C'est impossible à prédire. Ce n'est pas à nous d'en décider.

Le sénateur Finestone: Je voudrais poser une question à la présidente. Elle connaît ce processus mieux que moi.

Pourquoi ne pas inclure une clause d'abrogation étant donné que les audiences pour le renouvellement de la licence de la SRC et ces autres questions ont lieu tous les sept ans. Pourrions-nous inclure une clause prévoyant un réexamen au bout de cinq ou sept ans — je ne sais pas comment procéder — afin qu'on puisse voir au bout de cette période si cela représente des frais ou est-ce une proposition stupide?

La présidente: Je préférerais que nous formulions des observations. Peut-être pourrions-nous le faire.

Le sénateur Spivak: Je dirais seulement qu'une clause d'abrogation diffère d'une clause de réexamen. Vous parlez d'un réexamen. Vous ne voulez pas d'une clause d'abrogation.

Le sénateur Finestone: Je n'en veux certainement pas.

Le sénateur Spivak: Vous voulez un examen. Je dirais que cet examen pourrait avoir lieu au bout de trois ans. Trois à cinq ans seraient préférables à cinq à sept ans.

La présidente: Je pense que nous pouvons formuler des observations.

Le sénateur Finestone: Cela me semble être une bonne idée.

La présidente: Sénateur Forrestall, seriez-vous d'accord?

Le sénateur Forrestall: Je serais certainement d'accord. Je dirais seulement que la seule chose dont je suis certain c'est que le public doit pouvoir continuer à intervenir.

Le sénateur Spivak: Absolument.

Senator Forrestall: There will be a need to ensure those people who want to make interventions have the means to do so. Concerning a review in seven years, I would think perhaps, at the rate of convergence today in the wireless world, that five years is almost too much and that it should be by way of a reference.

Senator Spivak: To both Houses.

Senator Forrestall: Perhaps to the appropriate committee of both houses. This is a recommendation. It does not affect the bill. I think that would be good.

Senator Finestone: Thank you. I thought that wise heads would find a way.

The Chairman: We will review the observations and the comments tonight and try to prepare some observations for when we table the bill.

We also have the Canadian Association of Broadcasters, CAB, that did not want to appear before us, but sent us the document that you have with you now.

Senator Finestone: Madam Chairman, may I bring to your attention the fact that I read this letter, which I did not receive until late this afternoon.

The Chairman: We received it late, too.

Senator Finestone: I am not complaining, but I am just saying that I got it late, in English only, which is fine for me, but is not right. I read it carefully and I asked many of my questions based on exactly what is said in its letter. I think if it reads the hearing with the CRTC and Heritage Canada, it will find the answers to its concerns clearly identified.

The letter says that about 1 per cent of the intervenors have been paid, and the average over five years is as low as it is. I do not think there is cause for serious concern.

This is a very costly business it is in. It is using the airwaves and must be making a profit somewhere otherwise it would not stay in the business.

Senator Forrestall: On page 5 of that submission to us, under the heading: Difficulties associated with administration of intervenor funding for broadcast proceedings, it was extreme in the language. It says in the second line of that particular paragraph:

Intervenor funding would be widely sought and would likely become an administrative nightmare for the CRTC.

The Chairman: That is a little bit far.

Senator Finestone: That is why I asked that.

Senator Forrestall: That is rather extreme language.

The Chairman: Now that we have dealt with both documents, do you agree, senators, that we move to clause-by-clause consideration of Bill S-7?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed to stand the title?

Hon. Senators: Agreed.

Le sénateur Forrestall: Il faut faire en sorte que ceux qui désirent faire une intervention aient les moyens de le faire. Pour ce qui est d'un examen au bout de sept ans, au rythme auquel se fait la convergence dans le monde du sans-fil, cinq ans c'est déjà presque trop et il faudrait procéder par voie de renvoi.

Le sénateur Spivak: Aux deux Chambres.

Le sénateur Forrestall: Ou peut-être au comité compétent des deux Chambres. C'est une recommandation. Elle ne change rien au projet de loi. Cela me semble être souhaitable.

Le sénateur Finestone: Merci. Je pensais bien que des esprits sages pourraient trouver une solution.

La présidente: Nous allons examiner ces commentaires ce soir et essayer de préparer des observations que nous joindrons au projet de loi.

Il y a aussi l'Association canadienne des radiodiffuseurs, l'ACR, qui n'a pas voulu comparaître, mais qui nous a fait parvenir le document qui vous a été distribué.

Le sénateur Finestone: Madame la présidente, puis-je vous signaler que j'ai lu cette lettre, que j'ai seulement reçue en fin d'après-midi.

La présidente: Nous l'avons reçue tardivement nous aussi.

Le sénateur Finestone: Je ne me plains pas, mais je signale seulement que je l'ai reçue tardivement, en anglais seulement, ce qui me convient personnellement, mais ce n'est pas acceptable. Je l'ai lue attentivement et un bon nombre des questions que j'ai posées se basaient sur le contenu de cette lettre. On trouvera, dans le témoignage du CRTC et de Patrimoine Canada, la réponse aux préoccupations exprimées.

On peut lire qu'environ 1 p. 100 des intervenants ont été payés et que la moyenne sur cinq ans ne représente pas un chiffre élevé. Je ne pense pas qu'il y ait de sérieuses raisons de s'inquiéter.

Ce genre d'entreprise est très coûteuse. Elle se sert des ondes et doit réaliser un bénéfice pour pouvoir poursuivre ses activités.

Le sénateur Forrestall: À la page 5 de ce mémoire, dans la partie traitant des difficultés associées à l'administration du financement des intervenants pour les instances sur la radiodiffusion, l'Association va très loin. À la deuxième ligne de ce paragraphe elle déclare:

[...] qu'il serait fait largement appel au financement des intervenants et que cela deviendrait sans doute un véritable cauchemar administratif pour le CRTC.

La présidente: C'est aller un peu loin.

Le sénateur Finestone: Voilà pourquoi j'ai posé la question.

Le sénateur Forrestall: C'est aller très loin.

La présidente: Maintenant que nous avons examiné ces deux documents, êtes-vous d'accord, sénateurs, pour que nous passions à l'étude article par article du projet de loi S-7?

Des voix: D'accord.

La présidente: Êtes-vous d'accord pour réserver le titre?

Des voix: D'accord.

The Chairman: Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed that I report the bill as adopted to the Senate with observations?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you very much.

Senator Spivak: Congratulations, Senator Finestone.

The Chairman: Congratulations, Senator Finestone, a job well done.

Senator Finestone: Thank you all very much.

The Chairman: I think we had the cooperation of all the members. I thank you all for a job well done here.

The committee adjourned.

La présidente: L'article 1 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: L'article 2 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Êtes-vous d'accord pour que je fasse rapport du projet de loi tel qu'adopté par le Sénat et accompagné d'observations?

Des voix: D'accord.

La présidente: Merci beaucoup.

Le sénateur Spivak: Félicitations, sénateur Finestone.

La présidente: Félicitations, sénateur Finestone, c'est du beau travail.

Le sénateur Finestone: Merci beaucoup à tous.

La présidente: Je crois que nous avons obtenu la coopération de tous les membres du comité. Je vous remercie tous pour ce bon travail.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Tuesday, May 29, 2001:

From the CBC:

Michel Tremblay, Vice-President Strategy and Business Development;
Steven Guiton, Senior Director, Regulatory Affairs and Strategic Planning;
Edith Cody-Rice, Senior Legal Counsel.

Wednesday, May 30, 2001:

From Canadian Heritage:

Marc O'Sullivan, Director General, Broadcasting Policy and Innovation;
Larry Durr, Director, Broadcasting Distribution Services.

From the CRTC:

David Colville, Chairman;
Allan Rosenzweig, General Counsel, Telecommunications, Legal Directorate;
Jean-Pierre Blais, Executive Director, Broadcasting.

Le mardi 29 mai 2001

De la SRC:

Michel Tremblay, vice-président, Stratégie et développement commercial;
Steven Guiton, premier directeur, Planification stratégique et affaires réglementaires;
Edith Cody-Rice, première conseillère juridique.

Le mercredi 30 mai 2001

Du Patrimoine canadien:

Marc O'Sullivan, directeur général, Politique de la radiodiffusion et innovation;
Larry Durr, directeur, Services de distribution de la radiodiffusion.

Du CRTC:

David Colville, président;
Allan Rosenzweig, avocat général, Télécommunications, Contentieux;
Jean-Pierre Blais, directeur exécutif, Radiodiffusion.



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, June 6, 2001

Issue No. 10

First meeting on:

The authorization to hear the Minister of Transport
in order to receive a briefing on busing regulations
and

First meeting on:

Bill C-14, An Act respecting shipping and navigation
and to amend the Shipping Conference Exemption Act,
1987 and other Acts

APPEARING:

The Honourable David Collenette, P.C., M.P.,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 6 juin 2001

Fascicule n° 10

Première réunion sur:

L'autorisation à entendre le ministre des Transports afin
de permettre une session d'information concernant
la réglementation du transport par autobus
et

Première réunion sur:

Le projet de loi C-14, Loi concernant la marine
marchande et la navigation et modifiant la Loi
dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes
et d'autres lois

COMPARAÎT:

L'honorable David Collenette, c.p., député,
ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, P.C.	(or Kinsella)
(or Robichaud, P.C.)	Morin
Eyton	Sparrow
Fairbairn, P.C.	Spivak
Finestone, P.C.	Taylor
Gill	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Fitzpatrick was substituted for that of the Honourable Senator Christensen (*May 31, 2001*).

The name of the Honourable Senator Taylor was substituted for that of the Honourable Senator Adams (*June 6, 2001*).

The name of the Honourable Senator Sparrow was substituted for that of the Honourable Senator Rompkey, P.C. (*June 6, 2001*).

The name of the Honourable Senator Fairbairn, P.C., was substituted for that of the Honourable Senator Fitzpatrick (*June 6, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Robichaud, c.p.)	Morin
Eyton	Sparrow
Fairbairn, c.p.	Spivak
Finestone, c.p.	Taylor
Gill	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement du Sénat, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Fitzpatrick est substitué à celui de l'honorable sénateur Christensen (*le 31 mai 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Taylor est substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 6 juin 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Sparrow est substitué à celui de l'honorable sénateur Rompkey, c.p. (*le 6 juin 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn, c.p., est substitué à celui de l'honorable sénateur Fitzpatrick (*le 6 juin 2001*).

ORDERS OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, on Thursday, May 3, 2001:

The Honourable Senator Moore for the Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Hubley:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to hear the Minister of Transport in order to receive a briefing on busing regulations; and

That the committee report no later than September 30, 2001.

The question being put on the motion, it was adopted.

Extract of the *Journals of the Senate*, on Wednesday, May 30, 2001:

The Honourable Senator Callbeck, moved, seconded by the Honourable Senator Maheu:

That the Bill C-14, An Act respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other Acts, be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRES DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 3 mai 2001:

L'honorable sénateur Moore, au nom de l'honorable sénateur Bacon, propose, appuyé par l'honorable sénateur Hubley:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à entendre le ministre des Transports afin de permettre une session d'information concernant la réglementation du transport par autobus;

Que le Comité fasse rapport au plus tard le 30 septembre 2001.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 mai 2001:

L'honorable sénateur Callbeck, propose, appuyée par l'honorable sénateur Maheu:

Que le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois, soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, June 6, 2001

(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:30 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Fairbairn, P.C., Finestone, P.C., Forrestall, Gill, Morin, Sparrow, Spivak and Taylor (10).

Other senator present: The Honourable Senator Prud'homme, P.C. (1).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 3, 2001, the committee proceeded to hear the Minister of Transport in order to receive a briefing on bus regulations (*See Issue No. 10, Wednesday, June 6, 2001, for full text of the Order of Reference*).

APPEARING:

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES:

Officials from Transport Canada:

Guylaine Roy, Director General, Surface Transportation Policy;

Emile Di Sanza, Director, Motor Carrier Policy.

The witnesses made a presentation and answered questions.

At 4:35, the Deputy Chairman, the Honourable Senator Forrestall, took the Chair.

The Minister of Transport submitted a brief.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2001, the committee proceeded to study Bill C-14. (*See Issue No. 10, Wednesday, June 6, 2001, for full text of the Order of Reference*).

WITNESSES:

Officials from Transport Canada:

Bud Streeter, Director General, Marine Safety;

Mark Gauthier, Senior Counsel, Legal Services;

Jerry Rysanek, Director, International Marine Policy and Liability;

Louis Gautier, Counsel, Legal Services.

At 4:50 p.m., the committee suspended.

At 5:10 p.m., the committee resumed.

Officials from Fisheries and Oceans Canada:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 6 juin 2001

(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 30, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Fairbairn, c.p., Finestone, c.p., Forrestall, Gill, Morin, Sparrow, Spivak et Taylor (10).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Prud'homme, c.p. (1).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 3 mai 2001, le comité entend le ministre des Transports qui donne une séance d'information sur la réglementation du transport par autobus. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 10 en date du mercredi 6 juin 2001.*)

COMPARAIT:

L'honorable David Collenette, c.p., député et ministre des Transports.

TÉMOINS:

Hauts fonctionnaires de Transports Canada:

Guylaine Roy, directrice générale, Politique des transports terrestres;

Emile Di Sanza, directeur, Examen de la Loi sur les transports routiers au Canada.

Les témoins font un exposé, puis répondent aux questions.

À 16 h 35, l'honorable sénateur Forrestall, vice-président, prend le fauteuil.

Le ministre des Transports présente un mémoire.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2001, le comité entame son examen du projet de loi C-14. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 10 en date du mercredi 6 juin 2001.*)

TÉMOINS:

Hauts fonctionnaires de Transports Canada:

Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime;

Mark Gauthier, conseiller juridique, Services juridiques;

Jerry Rysanek, directeur, Politique maritime internationale et responsabilité civile;

Louis Gautier, avocat, Services juridiques.

À 16 h 50, le comité suspend ses travaux.

À 17 h 10, le comité reprend ses travaux.

Hauts fonctionnaires de Pêches et Océans Canada:

Steve Troy, Director, Safety and Environmental Systems:

Aziz Saheb-Ettaba, Counsel, Legal Services.

Officials from Environment Canada:

Morrie Kinshenblatt, Head, Off-Road Regulations Section:

Mr. Dan Blasioli, Legal Counsel, Environment Canada Legal Services, Department of Justice.

The witnesses made a presentation and answered questions.

Transport Canada submitted a brief.

At 6:36 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Steve Troy, directeur, Systèmes de sécurité et d'intervention environnementale;

Aziz Saheb-Ettaba, avocat, Services juridiques.

Hauts fonctionnaires d'Environnement Canada:

Morrie Kinshenblatt, chef, Réglementation hors route;

M. Dan Blasioli, conseiller juridique, Services juridiques, Environnement Canada, ministère de la Justice.

Les témoins font un exposé, puis répondent aux questions.

Transports Canada dépose un mémoire.

À 18 h 36, il est entendu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 6, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:30 p.m. to hear the Minister of Transport in order to receive a briefing on bus regulations; and to give consideration to Bill C-14, respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Mr. Minister, we welcome you this afternoon. You might have to leave suddenly, but we do appreciate your asking to meet with us to brief us on bus regulations. I am sure the honourable senators will be happy to hear you.

Hon. David Collenette, Minister of Transport: With me today are Guylaine Roy, Director General, Surface Transportation Policy and Emile Di Sanza, Director of Motor Carrier Policy, who is currently on leave from the department as Executive Director of the Canada Transportation Act Review. These are the two people who will be working here today.

As you know, we are in Committee of the Whole on the salaries bill which covers members of both Houses. You will understand if I am called away quickly. That is a contentious debate.

I welcome the opportunity to attend and to give a longer explanation to you and the other senators as to why I asked you to review the issue of bus regulation and deregulation. I have taken the liberty of expressing my views about the industry in the form of a number of key questions that I hope will be helpful to you. These questions are also raised in the orientation document that was forwarded to you, Madam Chairman.

I asked the committee to examine the issues facing intercity and charter bus operators in Canada. There are a number of definitions we could use, but probably the simplest is that we are referring to bus operations that move paying passengers over medium-to-long distances.

I will put intercity and charter bus operations into perspective among Canadian intercity passenger carriers. Total revenues from intercity and charter bus operations were \$630 million in 1999 compared with \$450 million for VIA Rail — that is revenues and subsidies combined — and \$12 billion for the Canadian air carriers. In terms of numbers of people moved, airlines carried 25 million domestic intercity passengers in 1998 compared with 4 million for rail and 14 million for domestic bus passengers. Clearly, the intercity bus industry is still a major player in the domestic passenger transportation scheme.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 6 juin 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 30 pour entendre le ministre des Transports afin de permettre une session d'information concernant la réglementation du transport par autobus; et pour étudier le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Monsieur le ministre, nous vous souhaitons la bienvenue cet après-midi. Vous devrez peut-être partir subitement, mais nous vous sommes reconnaissants d'avoir demandé à nous rencontrer pour nous donner une séance d'information sur la réglementation du transport par autobus. Je suis certaine que les sénateurs seront heureux de vous entendre.

L'honorable David Collenette, ministre des Transports: Je suis accompagné aujourd'hui de Guylaine Roy, directrice générale, Politique des transports terrestres, et d'Emile Di Sanza, directeur, Politique des transports routiers et actuellement détaché du ministère en tant que directeur exécutif de l'équipe de l'examen de la Loi sur les transports routiers. Ce sont les deux personnes qui pourront travailler avec vous aujourd'hui.

Comme vous le savez, la Chambre siège en comité plénier pour étudier le projet de loi sur les salaires des parlementaires des deux Chambres. Vous comprendrez si je dois vous quitter subitement. C'est une question controversée.

Je vous suis reconnaissant de me donner l'occasion de vous donner une explication plus détaillée des raisons qui m'ont amené à vous demander d'examiner la question de la réglementation et de la déréglementation du transport par autocar. J'ai pris la liberté d'exprimer mes préoccupations à l'égard de cette industrie sous forme de questions clés qui, je l'espère, vous seront utiles. Ces questions sont aussi soulevées dans le document d'orientation qui vous a été envoyé, madame la présidente.

J'ai demandé au comité d'examiner les questions auxquelles font face les exploitants de services réguliers et affrétés de transport par autocar au Canada. Nous pourrions définir ces exploitants de différentes façons, mais nous nous contenterons de préciser qu'il s'agit des exploitants de services d'autocar qui transportent des passagers qui paient, sur de moyennes à longues distances.

Les statistiques suivantes vous permettront d'évaluer la part du marché qu'occupent les services d'autocar réguliers et affrétés par rapport à la totalité du transport interurbain de passagers au Canada. Les revenus des services d'autocar réguliers et affrétés étaient de 630 millions de dollars en 1999, en comparaison de 450 millions de dollars pour VIA Rail (revenus et subventions) et de 12 milliards de dollars pour les transporteurs aériens canadiens. Pour ce qui est du nombre de personnes transportées, les compagnies aériennes ont transporté 25 millions de passagers entre les villes canadiennes en 1998, les compagnies de chemin de fer ont quant à elles transporté quatre millions de passagers et les

Until 1987, the bus mode carried more domestic intercity passengers than the airlines. In the 1970s it carried more than the airlines and the railways combined. Over time, intercity bus ridership has shrunk from 46 million in 1970 to 32 million in 1980 and today, to under 14 million. That is a great cause of concern to everybody, in particular to those in the bus industry, but also to us as policy-makers here in Parliament.

[Translation]

Of course, public inter-city transportation has been losing ground to the private automobile since the end of the Second World War. At present, we estimate that 90 per cent of all domestic inter-city travel is by car, and the other modes share the rest. This shrinkage in bus ridership is unfortunate for a number of reasons.

First, bus is by far the most flexible of the public passenger modes. A bus can go anywhere there is a demand and a road, which is virtually everywhere in Canada except the Far North. In many Canadian communities, including some quite large ones, bus is the only alternative to the private automobile. Moreover, compared with rail or air, it is relatively expensive to set up a bus service.

Second, bus is an environmentally-friendly mode. Bus pollutes least, of the passenger modes. It achieves the lowest-cost consumption per passenger kilometre. This also means that it has the lowest level of greenhouse gas emissions of the passenger modes.

Third, even though it runs on the road, bus usage can ease highway congestion. Every full coach can get anywhere up to 55 people out of their cars.

[English]

This is a very crucial means of transport in this country. It is one that we really should assist, in any way possible, to play a more useful part in our transportation system.

Here we have a useful, environmentally friendly, flexible, widely available service, yet it has lost ground in the competition for intercity passengers. The decline raises two questions that the committee might want to consider investigating: What are the prospects for reversing this long-term decline in scheduled bus ridership and what should be the role of the bus industry in Canada's overall strategy for dealing with environmental issues relating to transportation? These are the two key questions with which you might be wise to start off your considerations.

autocaristes, 14 millions. Il est clair que l'industrie du transport par autocar joue toujours un rôle important dans le transport des passagers à l'échelle nationale.

Jusqu'en 1987, les autocars transportaient plus de passagers interurbains au pays que les compagnies aériennes. Dans les années 70, les autocars transportaient plus de gens que les compagnies aériennes et ferroviaires mises ensemble. Au fil du temps, la clientèle des autocars est passée de 46 millions en 1970 à 32 millions en 1980 et, finalement, à moins de 14 millions aujourd'hui. Cet état de fait est très préoccupant pour tout le monde, en particulier pour les exploitants d'autocars, mais aussi pour nous, en tant que parlementaires et responsables des politiques.

[Français]

Bien sûr, le transport public interurbain a perdu du terrain par rapport aux automobiles depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale. On estime actuellement que plus de 90 p. 100 des voyages interurbains intérieurs se font en voiture et que les autres moyens de transport se partagent le reste. Cette base de la clientèle des autocars est regrettable. Et ce, pour plusieurs raisons.

Premièrement, l'autocar est de loin le moyen de transport public le plus souple et l'autocar peut aller partout où il y a de la demande et une route, ce qui englobe pratiquement tout le Canada, exception faite du Grand Nord. Dans plusieurs localités canadiennes, y compris certaines qui sont très grandes, l'autocar reste la seule solution de rechange à l'automobile. De plus, l'inspiration de ce risque d'autocar est très peu coûteuse si on la compare à celle des services ferroviaires ou aériens.

Deuxièmement, l'autocar est un moyen de transport écologique. Il pollue moins que les autres moyens de transport de passagers et il consomme moins d'essence au kilomètre par passager. Ce qui veut aussi dire qu'il a le taux d'émission de gas à effet de serre par passager le moins élevé de tous les moyens de transport. Cela est incroyable et c'est un fait que j'applaudis.

Troisièmement, même s'ils circulent sur la route, les autocars contribuent à diminuer l'engorgement des autoroutes. Chaque autocar peut faire sortir jusqu'à 55 personnes de leur voiture.

[Traduction]

L'autocar est donc un mode de transport essentiel dans notre pays. C'est un moyen de transport que nous devrions vraiment aider, dans toute la mesure du possible, à être davantage présent dans notre réseau de transport.

Nous disposons d'un service utile, écologique, souple et offert presque partout qui, pourtant, perd du terrain dans la lutte pour le marché du transport interurbain des passagers. Cette baisse de la fréquentation des autobus soulève deux questions sur lesquelles le comité pourrait vouloir enquêter: quelles sont les perspectives possibles pour renverser ce déclin à long terme de la clientèle des services d'autocar réguliers, et quel devrait être le rôle du transport par autocar dans la stratégie globale du Canada pour faire face aux questions environnementales concernant le transport? Ce sont là les deux questions clés que vous auriez intérêt à vous poser et qui serviraient de point de départ à votre étude.

I also want to speak about the federal role in intercity bus regulation. This committee has recently dealt with the proposed amendments to the Motor Vehicle Transport Act, Bill S-3, which is the federal legislation that deals with extra-provincial bus operators. These amendments create a safety fitness certificate for extra-provincial truck and bus operators which reflects their safety performance. When the amendments come into force, the Motor Vehicle Transport Act regime for buses will consist of two main components: the safety fitness regime of the Bill S-3 amendments and bus-specific provisions that have been part of the act since it was first passed in 1954.

These bus provisions allow the provinces to make economic rules for extra-provincial bus operators. Specifically, these bus provisions of the Motor Vehicle Transport Act allow each province to regulate extra-provincial bus carriers that operate within it using its own legislation and regulations.

For years, the provinces all regulated the bus industry in the same way and they all controlled entry and regulated fares, tariffs, schedules and frequently, exit provisions. That has changed in the last 15 years. Some provinces still have strict economic controls. Others have relaxed them. Others have eliminated them. This has created the interesting situation where the Motor Vehicle Transport Act supports very different provincial regulatory regimes, sometimes in adjoining provinces. For example, in the Maritimes any extra-provincial operator that meets carrier safety requirements can offer bus service anywhere in Prince Edward Island, but once it crosses the link it needs a licence to offer service in New Brunswick or Nova Scotia. Moreover, it stands a greater chance of getting a licence in New Brunswick, which has relaxed its economic controls, than in Nova Scotia, which has not.

I say parenthetically that this is an interesting issue of jurisdiction. There was a company in New Brunswick that contested the New Brunswick government's right to regulate interprovincial buses in 1947 and it sought rulings from the courts because that was before the Supreme Court had ruled. The judicial committee of the Imperial Privy Council rendered, in one of its last decisions, I believe in 1952, something that stunned the St. Laurent government: interprovincial bus and trucking were constitutionally the preserve of the federal government. Parliament at that time and the government did not want this and in the Canadian way said, "We will legally legislate the Motor Vehicle Transport Act but we will let the provinces do all the regulation. We will push it back to the provinces."

J'aimerais aussi parler un peu du rôle du gouvernement fédéral dans la réglementation des services d'autocar. Ce comité s'est penché récemment sur les modifications devant être apportées à la Loi sur les transports routiers, le projet de loi S-3, soit la loi fédérale qui s'applique aux exploitants de services extra-provinciaux de transport par autocars. Ces modifications établissent pour les entreprises extra-provinciales de camionnage et les entreprises extra-provinciales de transport par autocar un certificat d'aptitude à la sécurité reflétant leur rendement en matière de sécurité. Lorsque ces modifications entreront en vigueur, le régime de la Loi sur les transports routiers sera composé de deux volets principaux: le régime d'aptitude en matière de sécurité des modifications introduit par le projet de loi S-3 et les dispositions sur les autocars qui font partie de la loi depuis son adoption en 1954.

Ces dispositions qui visent les autocars permettent aux provinces d'établir des règles économiques pour les entreprises extra-provinciales de transport par autocar. Plus précisément, ces dispositions de la Loi sur les transports routiers permettent à chaque province de réglementer les autocaristes extra-provinciaux qui exercent leurs activités à l'intérieur de leurs frontières selon leurs propres lois et règlements.

Pendant des années, les provinces réglementaient l'industrie de l'autocar de la même façon. Elles contrôlaient les nouveaux venus dans le secteur et réglementaient les routes, les tarifs, les horaires et, souvent, les sorties, c'est-à-dire les abandons de services. Tout cela a changé au cours des 15 dernières années. Certaines provinces ont toujours des contrôles économiques très stricts, d'autres les ont assouplis et d'autres encore les ont complètement éliminés. Cela a créé une situation intéressante: la Loi sur les transports routiers encourage des régimes de réglementation provinciaux très différents les uns des autres, même si les provinces en question sont parfois adjacentes. Dans les Maritimes, par exemple, tout exploitant extra-provincial qui satisfait aux exigences en matière de sécurité de l'Île-du-Prince-Édouard peut offrir des services de transport par autocar partout à l'intérieur de cette province. Cependant, aussitôt qu'il traverse le pont, il doit se procurer une licence pour offrir des services au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse. Qui plus est, il peut obtenir cette licence beaucoup plus facilement au Nouveau-Brunswick, qui a assoupli ses contrôles économiques, qu'en Nouvelle-Écosse, qui n'a pas assoupli les siens.

Je vous dirai entre parenthèses que cela crée une intéressante question de compétences. En 1947, une compagnie du Nouveau-Brunswick a contesté le droit du gouvernement du Nouveau-Brunswick de réglementer le transport interprovincial par autocar et a cherché à obtenir une décision des tribunaux, parce que c'était avant que la Cour suprême rende sa décision. Le comité judiciaire du Conseil privé impérial, dans l'une de ses dernières décisions, je crois, a rendu en 1952 une décision qui a rempli de stupeur le gouvernement St. Laurent: le transport interprovincial par autobus et camion était constitutionnellement du ressort du gouvernement fédéral. À cette époque, le Parlement et le gouvernement n'en voulaient pas et, dans la grande tradition canadienne, ils ont dit: «Nous allons donc légiférer en adoptant la Loi sur les transports

This is creating a big problem. Although it is not in my notes, this is an issue that concerns me as we engage in this blueprint exercise for transportation. I met with key trucking industry stakeholders last Friday in Montreal. The trucking industry is imploring the federal government to assert its jurisdiction over interprovincial trucking matters so that we can create a national regime because there is a disparity of regimes.

One of strongest proponents is the trucking industry in Quebec. In Quebec provincial jurisdiction is respected. This is a case where the federal government has a jurisdiction, historically did not want it and gave it to the provinces, but now the stakeholders want the federal government to assert something it has never asserted. With regard to the bus industry, we have the opposite. We have a myriad of regimes across the country. The essential thesis of the department is that if this continues the bus industry and travelling public will suffer. We need a national regime on safety, as well as on the whole issue of regulation. I want your views on that because there is a divergence of opinion within the bus industry.

[Translation]

Since this sort of situation exists because the Motor Vehicle Transport Act allows it, the federal government cannot avoid taking an interest. However, we have always made it clear that we had no intention of changing the rules at the federal level unless there was consensus among the provinces and the industry as to what the changes should be.

We have occasionally come close to achieving consensus on solutions for the bus industry, but we have never resolved all the outstanding issues. The inconsistencies among the provincial bus regimes remain and, it is quite likely, will grow with the passage of time.

Your committee will be primarily concerned with that part of the industry which is directly affected by the federal legislation. So, if I may, I would like to add two further questions which your committee might want to consider: Are the differences between the provincial bus regimes which have developed over the last decade detrimental to the industry and the travelling public? And, if they are, what is the appropriate remedy?

[English]

I must tell you, Madam Chairman, from my philosophical perspective, I do have a predisposition here. We need more and more national treatment of our transportation system. In rail we have a national regime. In air we have a national regime. In commercial marine we have a national regime. On surface transportation, however — intercity, interprovincial, international — we defer to the provinces out of courtesy but not out of constitutional necessity. This is an issue that must be examined and examined extremely closely.

routiers, mais nous laisserons les provinces s'occuper de toute la réglementation. Nous allons déléguer cela aux provinces.»

Il en est résulté un grave problème. Bien que cela ne figure pas dans mes notes, c'est un problème qui me préoccupe au moment où nous nous lançons dans cet exercice d'établissement d'un cadre des transports. J'ai rencontré vendredi dernier à Montréal des représentants clés de l'industrie du camionnage. L'industrie du camionnage implore le gouvernement fédéral d'exercer sa juridiction sur le camionnage interprovincial, pour que l'on puisse créer un régime national, parce qu'il y a actuellement des régimes disparates.

Parmi les plus fervents partisans de cette approche, il y a les compagnies de camionnage du Québec. Au Québec, la juridiction provinciale est respectée. C'est un domaine où le gouvernement fédéral a compétence, mais n'en voulait pas historiquement et s'en est déchargé sur les provinces, mais voici maintenant que les intéressés veulent que le gouvernement fédéral exerce une compétence qu'il n'a jamais exercée. Dans le cas de l'industrie des autocars, c'est le contraire. Nous avons une foule de régimes d'un bout à l'autre du pays. La thèse essentielle du ministère est que si cette situation persiste, l'industrie des autocars et le public voyageur en souffriront. Il nous faut un régime national en matière de sécurité ainsi que dans tout le domaine de la réglementation. Je veux obtenir votre point de vue sur cette question parce qu'il y a divergence d'opinions dans le secteur du transport par autocar.

[Français]

Nous faisons face à cette situation parce que la Loi sur les transports routiers le permet et c'est pourquoi le gouvernement fédéral ne peut éviter de s'intéresser à cette question. Par contre, il a toujours été clair que nous n'avons aucune intention de changer les règles au niveau fédéral sans qu'il y ait un consensus entre les provinces et l'industrie sur ces changements à apporter.

À quelques reprises, nous sommes presque parvenus à un consensus sur les solutions à prescrire à l'industrie de l'autocar, mais les questions n'ont jamais été réglées. Les incohérences parmi les différents régimes provinciaux restent et vont fort probablement s'accroître au fil du temps.

Ce comité devra s'intéresser principalement à la partie de l'industrie qui est touchée directement par la loi fédérale. J'aimerais alors ajouter deux autres questions que le comité voudra peut-être considérer. Est-ce que les différences qui se sont développées durant la dernière décennie entre les régimes provinciaux et qui régissaient les autocars sont au détriment de l'industrie et des voyageurs? Si c'est le cas, quelles seraient les solutions appropriées?

[Traduction]

Je dois vous dire, madame la présidente, que j'ai à cet égard une certaine inclination fondée sur ma philosophie personnelle. Nous avons besoin d'un traitement de plus en plus national dans notre système de transport. Nous avons un régime national dans le secteur du rail. Nous avons aussi un régime national dans le secteur aérien. Nous avons un régime national pour la marine commerciale. Par contre, pour le transport routier — interurbain, interprovincial, international — nous nous remettons aux provinces par courtoisie, mais non pas par nécessité

There are other bus issues that deserve mention and perhaps some of the committee's time should be spent on them. For example, you might want to consider the policy implications of the growth in industry concentration over the last 10 years. The industry itself will probably ask you to examine the federal passenger policy framework and the place of the bus industry within it. You might well hear conflicting views from the bus and transit operators on commuter service, or from the bus and rail operators on intercity service.

If I were to characterize in one sentence what the committee is being asked to do, I would say it is to come up with a prescription for the problems that face the Canadian bus industry. How do we arrest the slow decline of a useful transportation mode? "Useful" almost seems commonplace. I feel it is essential. Bus transportation, as I said earlier, is probably the most flexible means of transport and, in most cases, is the most efficient, from a corporate point of view. Yet we have seen a startling decline in its use. Even though we have been cutting passenger rail service — yes, it is subsidized — the decline in passenger rail is minuscule compared to the decline in bus service over the last number of years.

In the past, discussions on the future of the bus industry tended to focus on evaluating the elimination of economic controls — deregulation — as the means for dealing with the industry's problems. The federal government has been caught up with the deregulation mania of the last 15 years, which has actually proven to be quite appropriate overall. It is not the be-all and end-all. We have had problems.

We had deregulation in the air industry at the same time that we had the privatization of the number one air carrier. Some of the things we have been playing out in air transport in the last year, with the mergers, have been a result of deregulation and not thinking it through properly. However, deregulation has worked on the railways. By and large, the feeling of the government is that we should consider deregulation as perhaps being part of the solution to the bus industry's dilemma.

As long ago as 1992, the government was advised by the Royal Commission on Passenger Transportation to amend the Motor Vehicle Transport Act, MVTA, to deregulate extra-provincial bus operators because the commission saw deregulation as a tool to reverse or at least slow down the current decline in bus ridership.

constitutionnelle. C'est une question qui doit être examinée de près, je dirais même scrutée à la loupe.

D'autres questions concernant les autocars méritent aussi d'être mentionnées et peut-être même d'être abordées par le comité. Par exemple, vous voudrez peut-être vous pencher sur les conséquences, pour la politique, de l'accroissement de la concentration dans l'industrie au cours de la dernière décennie. L'industrie elle-même attirera probablement votre attention sur le cadre stratégique du gouvernement fédéral concernant les passagers, et la place de l'industrie de l'autocar à l'intérieur de ce cadre. Il est possible que les exploitants de services d'autocar et de transport en commun ne partagent pas la même opinion sur les services de banlieue ou que les exploitants de services d'autocar et de train vous présentent des points de vue très divergents sur les services interurbains.

Si je devais énoncer ce qui est demandé au comité en une seule phrase, je dirais que ce qui est nécessaire, c'est une prescription pour les problèmes auxquels fait face l'industrie canadienne de l'autocar. Comment pouvons-nous enrayer le lent déclin d'un moyen de transport utile? Le mot «utile» semble presque banal. J'estime qu'il faudrait plutôt dire essentiel. Le transport par autocar, comme je l'ai dit tout à l'heure, est probablement le mode de transport le plus souple et, bien souvent, c'est le plus efficient, du point de vue des entreprises. Nous avons pourtant assisté à une baisse très marquée de son achalandage. Même si nous avons réduit le service voyageur ferroviaire, lequel est subventionné, la baisse de l'achalandage des trains de voyageurs est minuscule en comparaison du déclin observé dans le service de transport par autocar au cours des dernières années.

Dans le passé, les discussions sur l'avenir de l'industrie de l'autocar tendaient à mettre l'accent sur l'évaluation de l'élimination des contrôles économiques, c'est-à-dire la déréglementation, comme étant la solution aux problèmes de l'industrie. Le gouvernement fédéral a été pris dans le mouvement généralisé de la déréglementation depuis une quinzaine d'années, ce qui s'est en fait révélé tout à fait indiqué dans l'ensemble. Ce n'est pas la panacée universelle. Nous avons eu des problèmes.

Nous avons déréglementé l'industrie aérienne au moment même où nous faisons la privatisation de notre principal transporteur aérien. Certains événements qui sont survenus l'année dernière dans le secteur du transport aérien, notamment les fusions, sont le résultat d'une déréglementation qui n'avait pas été mûrement réfléchie. Par contre, la déréglementation a bien fonctionné dans le secteur ferroviaire. Dans l'ensemble, le gouvernement estime que nous devrions envisager la déréglementation comme étant une partie de la solution du dilemme qui se pose dans le secteur du transport par autocar.

Déjà, en 1992, la Commission royale sur le transport des voyageurs a recommandé au gouvernement fédéral d'abroger la Loi sur les transports routiers pour déréglementer les services d'autocar extra provinciaux, parce que la Commission voyait la déréglementation comme un outil pour renverser, ou du moins ralentir le présent déclin de l'utilisation des autocars.

[Translation]

However, the federal government has also consistently signalled that it wanted to secure consensus from the provinces and stakeholders before making any changes in the federal regime. Beginning in 1994, my department sought to reach agreement with the provinces and stakeholders on the future of bus regulation in Canada.

It quickly became apparent that the provinces, and indeed much of the industry, were concerned about the continuing decline in bus use. There were some things which everyone agreed on: for example, the need to modernize and streamline industry regulation. Most provinces and most of the industry agreed that charter bus services could be deregulated. However, the difficult issue was and is the regulation of scheduled inter-city service.

Occasionally it has seemed that opponents of change might be reconciled if allowed a long-enough transition period. However, in the end, divisions remain, among both stakeholders and provinces, on whether or not to deregulate the bus industry.

[English]

Although it has been difficult to come up with an answer that all parties will accept, the following question remains: Is economic deregulation of the industry still the appropriate regulatory tool? The industry currently serves small communities, rural areas and many of the remote regions of the country. Indeed in many of these areas the bus is the only form of public transportation. However, these are also the most fragile parts of the bus network.

The industry tells us that these services are generally cross-subsidized by higher density routes. I heard the same thing about the airline industry. This has not proved an impediment to companies' at least providing service to various small communities. It may not be the frequency or type of equipment that people like, but the fact is that someone will fill the void. Therefore, I am not sure we need to buy this particular argument.

We must be sensitive to the potential impact of policy changes on Canadians in small communities and remote and rural areas. The difficulty is in finding the best way to protect service in these areas. We must ask the question along the lines of whether the traditionally scheduled bus service industry is the appropriate tool for providing public mode rural and small community service and what alternatives to traditional bus service are available.

This is scandalous to those people from the bus industry in the room, but everyone with an interest in the bus industry agrees on what the industry ideally should be. We all want it to be healthy economically and we want it to serve Canadians in all parts of the country. We need an industry that provides an alternative to the

[Français]

Par contre, le gouvernement fédéral a constamment signalé qu'il voulait s'assurer d'un consensus entre les provinces et les parties intéressées avant de modifier le régime fédéral de quelque façon que ce soit. Depuis 1994, le ministère a tenté d'établir un accord entre les provinces et les parties intéressées sur l'avenir de la réglementation des autocars au Canada.

Nous avons vite remarqué que les provinces et une grande partie de l'industrie s'inquiètent de la baisse constante de l'usage des autocars. Tous s'entendaient sur quelques points comme, par exemple, le besoin de moderniser la réglementation de l'industrie. La plupart des provinces se sont entendues sur le fait qu'on devrait déréglementer les services d'autocars nolisés. Par contre, la question difficile reste la réglementation des services d'autocars réguliers.

À l'occasion, il a semblé que ceux qui étaient réticents aux changements pouvaient être satisfaits si une période de transition suffisante était établie. Malgré cela, encore maintenant, des avis partagés subsistent tant parmi les provinces que parmi les parties intéressées en ce qui touche à la déréglementation de l'industrie de l'autocar.

[Traduction]

Il a été difficile de trouver une solution acceptable pour toutes les parties, et la question suivante se pose encore: La déréglementation économique de l'industrie est-elle encore l'outil approprié sur le plan de la réglementation? L'industrie sert actuellement les petites localités, les régions rurales et beaucoup de régions éloignées du pays. En fait, dans beaucoup de ces régions, l'autocar est le seul mode de transport public. Par contre, ces trajets sont aussi les éléments les plus fragiles du réseau de transport par autocar.

Les exploitants nous disent qu'il y a interfinancement et que ces services sont généralement financés par les itinéraires à plus forte densité. J'ai entendu le même argument dans le secteur du transport aérien. Il s'est avéré que cela n'a pas empêché les compagnies aériennes d'offrir au moins un service minimum à diverses petites localités. La fréquence des vols ou le matériel utilisé ne correspondent peut-être pas à ce que les gens voudraient, mais c'est un fait que quelqu'un est intervenu pour combler le vide. Par conséquent, je ne suis pas certain que nous devions nous laisser convaincre par cet argument.

Nous devons porter attention aux répercussions potentielles des changements de politique sur les Canadiens vivant dans de petites localités et dans des régions rurales ou éloignées. Il est difficile de trouver la meilleure façon de protéger le service dans ces régions. Nous devons poser les questions suivantes: l'industrie des services d'autocar réguliers dans sa forme traditionnelle est-elle l'outil qu'il faut pour offrir un service de transport en commun aux régions rurales et aux petites localités, et qu'est-ce qui pourrait remplacer les services d'autocar traditionnels dans ces régions?

Ce que je vais dire est scandaleux pour les représentants de l'industrie de l'autocar qui sont ici présents, mais tous les intéressés dans le secteur du transport par autocar s'entendent sur ce que l'industrie devrait idéalement être. Nous voulons tous une industrie rentable qui dessert les Canadiens partout au pays. Nous

automobile in those parts of the country where there are no other alternatives. We need an industry that moves people between our cities and connects the regions of the country together. We need an industry that is affordable to Canadians. We need an industry that can attract new riders and renew itself.

[Translation]

I want to thank you again for this opportunity to speak to you on bus issues. I am now ready to answer your questions. I would ask you to study the issue seriously because this is a very serious matter in the field of public transport in Canada.

[English]

The Chairman: I have one question. You stated that the stakeholders would agree to having the federal government try to settle their problem.

Mr. Collenette: I was parenthetically talking about the trucking industry across the country. I was saying that the opposite seems to be the case here and that the bus industry agrees with the status quo of having differing provincial regimes. Quebec, British Columbia and Saskatchewan highly regulate the bus industry. Ontario and Alberta want to proceed with deregulation. Unanimously across the country, the trucking industry maintains that the federal government has to assert jurisdiction that it never thought it had but that it was given and did not want.

The Chairman: Has the bus industry been discussed at the Canadian Council of Ministers?

Mr. Collenette: This has been on the agenda at just about every meeting I have had with provincial ministers and there is a divergence of opinion. Quebec, British Columbia and Saskatchewan state that they cannot have deregulation because service to smaller communities would suffer. This is the cross-subsidy argument. Then provinces like Ontario want to move. In fact, we thought we had a deal a couple of years ago with a phasing-in and that is why we introduced Bill C-77 with the safety provisions and the deregulation provisions. There was an outcry from certain parts of the industry and from certain provinces, so we said that we would go back, not to the drawing board, but to think this through a bit more. We split the two issues. Thankfully, the safety issues are being dealt with, but this issue is still to be dealt with and I am prepared to introduce the bill again in the fall, if necessary. We want a group like this in the Senate to seriously consider the policy.

The Chairman: We certainly will.

Senator Forrestall: This is a large subject and it has been on the table, as the minister has indicated, for a considerable period of time. Minister Mazankowski was seized with it, Minister Crosbie was seized with it. Every time they raised their hopes they

avons besoin d'une industrie qui offre une solution de rechange à l'automobile dans les régions où une telle option n'existe pas. Nous avons besoin d'une industrie qui transporte les gens entre les villes et qui relie les régions éloignées à travers le pays. Nous avons besoin d'une industrie abordable pour les Canadiens. Nous avons besoin d'une industrie qui attire de nouveaux usagers et qui se renouvelle.

[Français]

Je tiens à vous remercier de nouveau de m'avoir permis de parler à ce sujet. Je suis maintenant prêt à répondre aux questions. Je vous invite à étudier le sujet sérieusement parce que c'est une question très sérieuse dans le domaine de la politique de transport du Canada.

[Traduction]

La présidente: J'ai une question. Vous avez dit que les intervenants seraient d'accord pour que le gouvernement fédéral tente de régler leur problème.

M. Collenette: C'était une parenthèse que je faisais et je parlais de l'industrie du camionnage dans l'ensemble du Canada. Je disais qu'il semble que ce soit le contraire dans le cas qui nous occupe et que l'industrie du transport par autocar est d'accord pour maintenir le statu quo et les régimes provinciaux différents. Le Québec, la Colombie-Britannique et la Saskatchewan réglementent lourdement l'industrie du transport par autocar. L'Ontario et l'Alberta veulent plutôt déréglementer. À l'unanimité, d'un bout à l'autre du pays, l'industrie du camionnage maintient que le gouvernement fédéral doit exercer la compétence qu'il ne croyait pas posséder mais qui lui a été donnée et dont il ne voulait pas.

La présidente: A-t-on discuté de l'industrie du transport par autocar au Conseil canadien des ministres des Transports?

M. Collenette: Cette question a été à l'ordre du jour de presque toutes les réunions que j'ai eues avec les ministres provinciaux et il semble y avoir divergence d'opinions. Le Québec, la Colombie-Britannique et la Saskatchewan disent qu'ils ne peuvent pas déréglementer parce que le service aux petites localités en souffrirait. C'est l'argument de l'interfinancement. Par contre, des provinces, notamment l'Ontario, veulent déréglementer. En fait, nous pensions avoir conclu il y a deux ou trois ans une entente prévoyant un changement graduel et c'est pourquoi nous avons présenté le projet de loi C-77 qui comportait des dispositions sur la sécurité et des dispositions sur la déréglementation. Il y a eu un tollé dans certains milieux et dans certaines provinces et nous avons donc dit que nous ferions machine arrière et qu'on y réfléchirait davantage. Nous avons séparé les deux questions. Heureusement, les questions de sécurité sont en voie d'être réglées, mais il reste encore à régler cette question-ci et je suis disposé à présenter de nouveau le projet de loi à l'automne, au besoin. Nous voulons qu'un groupe comme celui-ci, au Sénat, examine sérieusement la politique dans ce domaine.

La présidente: Vous pouvez compter sur nous pour le faire.

Le sénateur Forrestall: J C'est un vaste domaine et il est à l'étude, comme le ministre l'a dit, depuis très longtemps. Le ministre Mazankowski en avait été saisi, de même que le ministre Crosbie. À chaque fois qu'ils croyaient toucher au but, ils ont buté

ran into similar problems to the ones that you have run into. In principle, I accept the thrust. It is the way to go.

Having said that, do you believe that effective federal capacity to intervene could help turn around the decline in the fortunes of buses in this country? As train passenger capacity disappears, seniors, rural Canadians, university students — lately hockey and other sports teams wishing to travel around intramurally in their province to compete in regional and provincial province-wide games — are having to rely on buses and there is difficulty with them.

In terms of longevity, you are now a very substantial Minister of Transport in our recent history. I do not know how you have been successful in hiding so long and avoiding the gun fire.

Do you think that if there were an effective federal regime that it could be used as a tool? If you believe that, could you let us in on how you envision that might happen?

I will only ask that one question, but I assure you that, when Madam Chairman is ready, we will take great interest in calling witnesses and looking very closely at this matter.

Mr. Collenette: Senator Forrestall, obviously the status quo is unsatisfactory. If the market share of an industry has declined drastically, something is wrong. It may be that the industry is still trying to apply a service in a regime that really is out of date.

Part of the problem is due to the love affair with cars that has happened. We have had economic prosperity, per capita income has risen, the core bus market has changed. The young, the old and the economically disadvantaged are disproportionately represented among bus riders. In other words, many people who are not able to drive or afford a car take the bus.

We think that competition among the public modes does not appear to have been a factor in the decline. The bus has always been primarily a short-haul mode — under 200 kilometres for the average trip — so air travel does not directly compete in most of the country. Bus and train ridership fell through most of the same period, but bus more than train. Urban growth appears to have been a factor in places such as Toronto, Vancouver and Montreal. Even in smaller cities such as Halifax, journeys that were done by intercity bus 50 years ago are now done by municipal transport system. There are a number of reasons.

Our analysis is that when the airlines were deregulated the number of people who travelled, the number of new markets that were opened up and the reduction in price all followed. There are other issues that we had to deal with. As I mentioned, the privatization of the main carrier at the same time caused policy problems. However, there is no question that for air travel today, versus 20 years ago, there is greater choice, more routes and

sur des problèmes semblables à ceux auxquels vous êtes confronté. En principe, j'accepte l'orientation proposée. C'est la voie à suivre.

Cela dit, croyez-vous que si les autorités fédérales avaient vraiment le pouvoir d'intervenir, cela pourrait aider à inverser le déclin du transport par autocar au Canada? À mesure que la capacité du transport voyageur ferroviaire disparaît, les personnes âgées, les Canadiens ruraux, les étudiants à l'université, et aussi dernièrement les équipes de hockey et d'autres sports qui souhaitent se déplacer à l'intérieur de leur province pour participer à des épreuves sportives régionales et provinciales, doivent compter sur l'autocar et cela leur cause des difficultés.

S'agissant de longévité, vous êtes maintenant l'un des ministres des Transports les plus durables de notre histoire récente. Je ne sais pas comment vous avez réussi à vous cacher aussi longtemps et à éviter la mitraille.

Croyez-vous que s'il y avait un régime fédéral efficace, il serait utilisé comme outil? Si vous le pensez, pourriez-vous nous dire comment vous envisagez cela?

Ce sera ma seule question, mais je peux vous assurer que, dès que la présidente donnera le signal, nous serons vivement intéressés à entendre des témoins et à étudier cette question de très près.

M. Collenette: Sénateur Forrestall, il est évident que le statu quo est insatisfaisant. Quand la part de marché d'une industrie baisse de façon draconienne, c'est qu'il y a quelque chose qui cloche. Il est possible que l'industrie s'efforce encore d'offrir un service dans un régime qui est vraiment désuet.

Le problème s'explique en partie par l'histoire d'amour entre les Canadiens et l'automobile. Nous avons connu la prospérité économique, le revenu par habitant a augmenté, le marché de l'autobus a changé. Les jeunes, les vieux et les pauvres sont représentés de façon disproportionnée parmi la clientèle des autobus. Autrement dit, bien des gens qui ne peuvent pas se permettre de posséder ou de conduire une voiture prennent l'autobus.

Nous croyons que la concurrence entre les modes de transport publics n'a pas joué de rôle dans la baisse. L'autobus a toujours été un moyen de transport sur de courtes distances — de moins de 200 kilomètres en moyenne — donc le transport aérien ne fait pas concurrence directement dans presque tout le pays. La clientèle des autocars et des trains a diminué pendant la même période, mais plus pour les autocars que pour le train. La croissance urbaine semble avoir été un facteur dans des endroits tels que Toronto, Vancouver et Montréal. Même dans les villes plus petites telles que Halifax, les trajets qui étaient desservis par autocar il y a 50 ans le sont maintenant par le système de transport en commun municipal. Il y a plusieurs raisons.

Notre analyse indique que lorsque les compagnies aériennes ont été déréglementées, le nombre de gens qui voyageaient, le nombre de nouveaux marchés qui ont été ouverts et la baisse des prix... tout cela a suivi. Il y a eu aussi d'autres problèmes qu'il fallait traiter. Comme je l'ai indiqué, la privatisation du principal transporteur aérien au même moment a causé des problèmes au niveau de la politique. Cependant, il ne fait aucun doute que pour

cheaper fares. We believe that if deregulation is pursued that will occur in the bus industry.

Senator Forrestall: I will pass because if I start down another path we will be here for an hour.

Senator Callbeck: Madam Chairman. I wish to welcome the minister.

Most provinces agree with deregulation. However, you mentioned there are some that do not want deregulation and I would like to know which ones. You also made the comment that the bus industry agrees with the status quo. Why does it agree with the status quo? To me it would seem to be an awful hassle for the bus industry.

Mr. Collenette: I think you should ask the bus industry. I have enough trouble explaining government policy. Industry representatives will be called and they will have to tell you. I have had lots of meetings with them and our officials have met with them and their views do not really square with our thinking. They are fearful that they will be unable to compete. I do not think that will happen. They think there will be instability created. The three provinces that are opposed are British Columbia, Saskatchewan and Quebec. In Alberta and Newfoundland, which have moved towards deregulation or partial deregulation, it has been done without any serious effect to service in smaller communities. It has been done widely throughout the United States.

The federal and state governments were involved heavily in regulation of the bus industry and, yes, there was a shake-out period. There will always be a shake-out period where some services will decline and some will be augmented.

The bus industry in the U.S. is as healthy today as it has been. It has stabilized. That is the key. Here we have a decline. Ridership stabilized in 1977, but it has declined in the last couple of years. Another thing that will happen is the bus industry will be a victim of predators, or what I call jitney services. For example, Senator Callbeck gets a high-occupancy vehicle — a Suburban van — and starts driving around Prince Edward Island picking up passengers. It is tough for the provinces to regulate. There are safety issues involved. This is happening across the country where freelance operators are circumventing the regime.

What is needed is flexibility on the part of the bus industry. Maybe 48-seat buses are not required on all routes. Perhaps there could be sport utility vehicle types of operations or smaller buses such as those of the Senate and the House of Commons on the Hill. Flexibility is required, but that will only happen in a deregulated environment where other players will come in. Yes, the other players will challenge the existing operators. The large operators in the country are Laidlaw and its subsidiaries, Voyageur and Greyhound.

le transport aérien aujourd'hui, par opposition à il y a 20 ans, il y a plus de choix, plus de destinations et que les tarifs sont moins chers. Nous croyons que si une déréglementation est envisagée, elle aura le même effet dans l'industrie de l'autocar.

Le sénateur Forrestall: Je vais céder la parole parce que si je commence à poser des questions, nous serons ici pendant une heure.

Le sénateur Callbeck: Madame la présidente, je tiens à souhaiter la bienvenue au ministre.

La plupart des provinces sont d'accord avec une déréglementation. Cependant, vous avez indiqué qu'il y en a qui n'en veulent pas et j'aimerais savoir lesquelles. Vous avez aussi dit que l'industrie de l'autocar aime bien le statu quo. Pourquoi? Il me semble que ce serait beaucoup de problèmes pour l'industrie de l'autocar.

M. Collenette: Vous devriez poser cette question à un représentant de l'industrie de l'autocar. J'ai déjà assez de difficulté à expliquer la politique du gouvernement. Des représentants de l'industrie seront convoqués et ce sera à eux de vous répondre. J'ai beaucoup de réunions avec eux et nos fonctionnaires les ont rencontrés et leur point de vue ne cadre pas vraiment avec ce que nous envisageons. Ils ont peur de ne pas pouvoir faire concurrence. Je ne crois pas que ce sera le cas. Ils croient que ça va créer de l'instabilité. Les trois provinces qui sont contre sont la Colombie-Britannique, la Saskatchewan et le Québec. En Alberta et à Terre-Neuve, qui ont déjà déréglementé en totalité ou en partie, cela s'est fait sans nuire considérablement au service auprès des petites collectivités. Cela s'est fait dans beaucoup d'endroits aux États-Unis.

Le gouvernement fédéral et les gouvernements des États réglementaient fortement l'industrie de l'autocar et, oui, il y a eu une diminution d'activité. Il y aura toujours une période au cours de laquelle certains services diminueront et d'autres augmenteront.

L'industrie de l'autocar aux États-Unis est en aussi bonne forme qu'elle l'a toujours été. La situation s'est stabilisée. C'est la clé. Ici nous connaissons une baisse. Le nombre de passagers s'est stabilisé en 1977, mais ce nombre a baissé au cours des dernières années. Une autre chose qui va se produire c'est que l'industrie de l'autocar sera victime de prédateurs, ou ce que j'appelle des services bidons. Par exemple, le sénateur Callbeck s'achète un véhicule qui peut transporter plusieurs passagers — une fourgonnette Suburban — et offre un service de transport à l'Île-du-Prince-Édouard. C'est difficile pour les provinces de réglementer ce genre de choses. Il y a des questions de sécurité. C'est ce qui se passe à travers le pays où des exploitants à leur compte contournent le régime.

Nous avons besoin de souplesse de la part de l'industrie de l'autocar. Peut-être qu'il ne faut pas toujours avoir des autobus pouvant transporter 48 passagers sur tous les trajets. Peut-être qu'il pourrait y avoir des plus petits véhicules ou de plus petits autobus comme ceux du Sénat et de la Chambre des communes sur la colline. Il faut de la souplesse, mais cela ne va se produire que dans un environnement déréglementé où d'autres joueurs pourront prendre place. Oui, les autres joueurs vont remettre en question ce qui se fait actuellement. Les grandes compagnies

I mean no disrespect to them — and they would probably crown me for saying it — but why should we protect Laidlaw, which is having financial difficulty? We can suggest another way that they could make money in the bus business and, as a result, help the bottom line of the parent company.

Senator Callbeck: You mentioned that in the United States the number of passengers has stabilized and yet we have seen such a decrease. Why is there a difference?

Mr. Collenette: There is deregulation, the freedom to compete, innovative marketing and flexible services that are being offered to various communities. It is the old issue: if you have an environment where the rates are set and the services are set, it becomes pretty inflexible.

The airline industry is the greatest example of deregulation in the country in the passenger mode. An example is WestJet which is very successful and it is targeted on intercity trips in the west. If these companies do not make money they will pull out of the market. They constantly test new markets.

By and large, if they pull out someone else will fill the void with a smaller airplane. That happens in the airline industry. If it is happening in the air industry in Northern Canada, which is extremely remote, surely that could happen in populated provinces such as Ontario and Quebec in the bus industry.

Senator Callbeck: That is why I do not understand why the bus industry does not agree with deregulation.

Mr. Collenette: I am certain that they will give you some reasons.

Senator Finestone: Minister Collenette, in a March 2001 departmental document, which was submitted earlier, concerning the Canadian intercity bus industry orientation, a comment was made about the fact that the bus industry is not subsidized, whereas VIA Rail is subsidized. Is there any payment by the busing people for the roads? Do they pay a road tax like trucks do?

Mr. Collenette: They would argue that they pay through fuel taxes and registration fees to the provinces. They would argue that.

Senator Finestone: I wonder if the small amount of subsidization of VIA Rail, vis-à-vis the kind of fees it has to pay for buses to compensate for the use of roads, is not offset. It is not a solid argument. I ask that your department provide us with a comparison at a future date.

d'autocars au pays sont Laidlaw et ses filiales, Voyageur et Greyhound.

Je ne veux pas leur manquer de respect — et sans doute vont-elles m'en vouloir de le dire — mais pourquoi devrions-nous protéger Laidlaw, qui connaît des difficultés financières? Nous pouvons suggérer une autre façon de faire de l'argent dans l'industrie de l'autocar et, par le fait même, aider la situation financière de la compagnie mère.

Le sénateur Callbeck: Vous avez mentionné qu'aux États-Unis le nombre de passagers s'est stabilisé et que nous avons vu quand même une baisse. Pourquoi y a-t-il une différence?

M. Collenette: Il y a la déréglementation, la liberté de faire concurrence, une mise en marché innovatrice et des services souples qui sont offerts dans plusieurs collectivités. C'est la vieille rengaine: si vous avez un environnement où les tarifs comme les services sont fixes, il y a très peu de souplesse.

L'industrie aérienne est le plus grand exemple de déréglementation au pays pour ce qui a trait au transport des passagers. Un bon exemple est Westjet qui connaît beaucoup de succès et qui cible les voyages interurbains dans l'Ouest. Si ces compagnies ne peuvent pas faire de profits, elles se retireront du marché. Elles mettent constamment à l'essai de nouveaux marchés.

Somme toute, si elles se retirent, quelqu'un d'autre va combler le vide avec un plus petit avion. C'est ce qui se passe dans l'industrie du transport aérien. Si cela se passe dans l'industrie du transport aérien dans le nord du Canada, une région très éloignée, il s'ensuit que cela pourrait se produire dans les régions fortement peuplées telles que l'Ontario et le Québec pour l'industrie de l'autocar.

Le sénateur Callbeck: C'est justement pourquoi je ne comprends pas la réticence de l'industrie vis-à-vis de la déréglementation.

M. Collenette: Ses représentants pourront certainement vous en fournir des raisons.

Le sénateur Finestone: Monsieur Collenette, dans un document ministériel du mois de mars 2001, qui nous a été présenté plus tôt, au sujet des orientations dans l'industrie de l'autocar au Canada, on a mentionné que l'industrie de l'autocar n'est pas subventionnée alors que VIA Rail l'est. Est-ce que l'industrie de l'autocar verse quelque chose pour l'entretien des routes? Est-ce qu'elle doit payer une taxe routière comme les camionneurs?

M. Collenette: Ses représentants vous répondront qu'ils en payent par le biais des taxes sur le combustible et les frais d'inscription dans les provinces. C'est ce qu'ils vous répondront.

Le sénateur Finestone: Je me demande si le peu de subventions que reçoit VIA Rail, par opposition aux frais que ces sociétés d'autobus doivent payer sont équivalents. L'argument n'est pas valable. Je vous demanderais de vous assurer que votre ministère nous fournisse des données comparatives à une date ultérieure.

Mr. Collenette: We can provide more information on this. Yes, VIA Rail is subsidized. I only know of two passenger service operations in the world that have made money without subsidies. Those are the Gatwick Express and the Heathrow Express. All rail service requires a subsidy. Amtrak, the state railways in France and even the privatized railways in Britain require subsidies.

In the whole blueprint exercise that we have on transportation policy, we will have to make some modal choices. For those of us who live in the Montreal-Toronto corridor, as you and I do, we have to ask ourselves what the appropriate mode is, or whether there can be shifts in modes. This is a particular debate among trucking companies and the railways.

The trucking companies and the railways are developing alliances whereby trucks are now carried by rail cars. In fact, Canadian Pacific just made a deal to take carloads of parts from Brampton to Windsor. That is only about 300 kilometres by rail. Normally, those parts would be trucked, but the roads are so congested that it is faster to ship the parts by rail.

The same argument can be used with respect to passenger service in that corridor. Should there be a deliberate attempt to shift more passengers to rail, but encourage the bus industry to operate in alliance with rail, in some cases providing off-peak services in certain corridors? That occurs in and around Montreal and Toronto where the rail services do not operate and the bus services fill up in off-peak hours.

Although we have asked you specifically to look at the bus industry, much of the work that you do will help us to shape transportation policy. Perhaps we should, as a policy, agree that bus has a role, rail has a role and trucks have a role.

Senator Finestone: You read my mind, Mr. Collenette. I looked at the documents to find the level of use of bus versus train and airplane. Certainly, it is the low income groups and the elderly who use this mode of travel most frequently. Being part of that crowd, it struck me, when I considered the \$121 million subsidy to VIA Rail — which is not a lot of money for serving the population — perhaps you would be open to some kind of subsidy to ensure rural and small community services. That could be a big bugaboo for us in terms of a social policy.

I could see that happening. We could say there will be competition, however, there is a sector of our society that is not to be tampered with and that sector requires service. That sector of society could be helped or enabled through a subsidy program.

M. Collenette: Nous pouvons vous fournir plus de renseignements à ce sujet. Oui, VIA Rail est subventionnée. Je ne connais que deux services de transport de passagers au monde qui ont fait de l'argent sans subventions. Il s'agit de Gatwick Express et de Heathrow Express. Tous les services de trains ont besoin d'une subvention. Amtrak, les sociétés ferroviaires d'État en France et même les sociétés ferroviaires privatisée en Grande-Bretagne ont besoin de subventions.

Dans tout cet exercice de révision de la politique en matière de transport, nous aurons à faire un certain nombre de choix de modes de transport. Pour ceux d'entre nous qui vivent dans le corridor Montréal-Toronto, comme vous et moi, nous devons nous demander quel est le mode de transport approprié, ou bien si on pourrait changer de mode. Il y a un débat en ce sens entre les sociétés de transport par camion et les sociétés de chemin de fer.

Ces compagnies de transport créent des alliances et on peut donc maintenant transporter des camions sur des wagons. De fait, le Canadien Pacifique vient de signer une entente pour transporter un grand nombre de pièces de Brampton jusqu'à Windsor. Il s'agit que de 300 kilomètres par voie ferroviaire. Normalement, ces pièces auraient été transportées par camion, mais les routes sont tellement congestionnées qu'il est plus rapide de les envoyer par train.

On peut dire la même chose pour ce qui est du transport des passagers dans un même corridor. Devrait-on essayer d'encourager les passagers à voyager par train, encourager l'industrie de l'autocar à s'allier aux sociétés de chemin de fer, dans certains cas en fournissant le service pendant les heures creuses sur certains tronçons? Cela se fait à Montréal et autour de Montréal et Toronto lorsque les services de train ne fonctionnent plus et que ce sont les services d'autobus qui prennent la relève dans les heures creuses.

Bien que nous vous ayons demandé d'étudier de plus près l'industrie de l'autocar, vos délibérations nous aideront à façonner notre politique en matière de transport. Peut-être devrions-nous établir, en tant que politique, que l'autobus a un rôle à jouer tout comme les camions.

Le sénateur Finestone: C'est ce que j'allais dire, monsieur Collenette. J'ai étudié les documents pour voir qui prend l'autocar par opposition au train et à l'avion. Certainement, il s'agit des gens à faible revenu et des personnes âgées qui utilisent ce mode de transport le plus fréquemment. Faisant partie de ce dernier groupe, ça m'a frappée, lorsque j'ai vu la subvention de 121 millions de dollars accordés à VIA Rail — ce qui n'est pas énormément d'argent pour un service à la population — peut-être que vous voudriez envisager des subventions pour assurer le service dans les collectivités rurales et les petites collectivités. Cela pourrait nous poser des problèmes pour ce qui est d'une politique sociale.

Ça pourrait se faire. Nous pourrions dire qu'il y aura de la concurrence, mais il y a un secteur de notre société qui ne doit pas en souffrir et ce secteur a besoin de services. Ce secteur de la société pourrait être aidé par le truchement d'un programme de subventions.

Mr. Collenette: You make a good point. We would not be prepared to do that but perhaps the provinces might be more prepared. In Quebec I met with Mr. Charest last week. He told me that the Quebec government will pay a subsidy to a Quebec regional airline so that service to certain communities will improve.

I return to rail service in Britain where the government pays subsidies, but allows private companies to operate the routes. In other words, the subsidy tops up the cash flow and allows the company to enter the business and to compete. We could deregulate the bus industry. If service to certain small communities were to become problematic, then the provinces may agree to pay a subsidy to help with an improvement in the service. That could be done.

Senator Finestone: Minister, I remember the tremendous hardship that was caused when we closed down the Montreal-Halifax route that went to the North. The cost of flight was very high. People who came to Montreal for medical treatment once per week or once per month found the cost prohibitive. They were uncomfortable, but they had to travel by bus. I am glad to hear that maybe at least regional airlines will be financed.

If we could obtain graphs that would describe the differences between the various provincial bus regimes, it would be helpful to our study.

I do not want to be pressured by the American experience. I read about the American experience and they are not like us. There is not much regard for the lower and middle-income groups. I am not interested in looking at that model. However, if there are specific success stories in the American model, those would be helpful to us in the course of our study.

In consideration of the loss of passengers, you have to examine the growth of urban transit. Montreal will become a mega-city that will gobble up the North Shore, the South Shore and everybody in-between to create a lumpy and uncomfortable kind of mega-city. It happened in Toronto where the responsibility was to enlarge the circle of service and that, therefore, would cut the number of passengers down.

On the other side of the coin, today's society is most concerned about the well-being of its children. The use of transport buses for children has, obviously, increased. There are not the same number of children walking to school because it is no longer safe. Thus, that charter service is on the rise.

I do not know what accounts for the loss. Perhaps it is because people have more money now and own cars. How do you expect us to look at reliable, flexible, less expensive, environment-friendly, small community services and come up with an answer, ignoring the American experience, with cross-subsidies thrown into the whole picture? I find that very interesting. Is that what you are asking us to do?

M. Collenette: C'est un argument valable. Nous ne serions pas prêts à le faire, mais peut-être que les provinces pourraient le faire. Au Québec, j'ai rencontré M. Charest la semaine dernière. Il m'a dit que le gouvernement du Québec va verser une subvention à un transporteur aérien régional du Québec, afin que le service accordé à certaines communautés puisse s'améliorer.

Je vais revenir à mon exemple du service ferroviaire en Grande-Bretagne où le gouvernement offre des subventions, mais permet aux sociétés privées d'exploiter les trajets. En d'autres termes, la subvention est un supplément qui permet à la compagnie de se lancer en affaires et de faire concurrence. On pourrait déréglementer l'industrie de l'autocar. Si le service auprès de certaines petites communautés posait problème par la suite, à ce moment-là les provinces pourraient fournir une subvention pour permettre une amélioration du service. Cela pourrait se faire.

Le sénateur Finestone: Monsieur le ministre, je me souviens de tous les problèmes qui ont été causés lorsque nous avons mis fin au trajet Montréal-Halifax qui se rendait ensuite dans le Nord. Le coût des vols était très élevé. Les gens qui venaient à Montréal pour recevoir des services médicaux une fois par semaine ou une fois par mois ont trouvé le coût trop élevé. Ils n'étaient pas confortables, mais ils ont dû voyager par autobus. Je suis ravie d'entendre qu'au moins peut-être les services des transporteurs aériens régionaux seront financés.

Si on pouvait obtenir des graphiques qui pouvaient nous décrire les différences entre les divers régimes de services d'autocar dans les provinces, cela nous serait utile.

Je ne veux pas sentir la pression de l'expérience américaine. J'ai beaucoup lu au sujet de l'expérience américaine, et il ne s'agit pas de la même chose. Ils ne tiennent pas énormément compte des gens à faible et à moyen revenu. Je ne suis pas intéressée à envisager ce modèle. Cependant, s'il y a des cas où l'expérience a été réussie dans le modèle américain, cela nous serait utile au cours de notre étude.

Pour ce qui est de la réduction du nombre de passagers, il faut regarder la croissance du transport en commun urbain. Montréal va devenir une mégaville qui va englober la rive nord, la rive sud et tout ce qui trouve entre les deux pour en faire une très grosse ville assez inconfortable. C'est ce qui est arrivé à Toronto où on voulait élargir la possibilité d'offrir des services et, par le fait même, réduire le nombre de passagers.

L'envers de la médaille par contre, c'est que la société d'aujourd'hui se préoccupe énormément du bien-être de ses enfants. Le recours au transport en commun pour les enfants est à la hausse évidemment. Il n'y a pas le même nombre de jeunes qui se rendent à l'école en marchant parce que ce n'est plus sécuritaire, donc les services d'autobus nolisés sont à la hausse.

Je ne sais pas comment on pourrait expliquer la baisse. Peut-être que c'est parce que les gens ont plus d'argent ces jours-ci et possèdent une voiture. Mais comment voulez-vous que nous envisagions des services fiables, souples, moins chers, écologiques, dans les petites collectivités et arriver à une réponse, sans tenir compte de l'expérience américaine, avec de l'interfinancement? Je trouve cela très intéressant. Est-ce que c'est ce que vous nous demandez de faire?

Mr. Collenette: You are absolutely correct. The bus industry here does not speak with one voice. Certain members of the Canadian bus industry believe that deregulation is not really the answer. I do not want to put words in others' mouth. I can be corrected. However, you might want to get the Ontario Motor Coach Association here, or others from Ontario, to see where there is a difference in attitude.

Because this is regulated by the provinces, I do not have all the details. I do know from my experience around Toronto that there are private operators like PMCL out of Penetang. Trentway-Wager offers scheduled services. There is a scheduled service that connects with the GO Train at Oshawa and the VIA Rail train at Coborg and goes north to Peterborough. I believe there are examples in Ontario where private companies actually make money. Perhaps Mr. Di Sanza can answer this.

Emile Di Sanza, Director, Motor Carrier Policy, Transport Canada: With respect to why the numbers are decreasing, in fact, it is the ridership for scheduled intercity services that is dropping. The tour operators under charter have been increasing steadily over the last 10 years.

Senator Finestone: It makes sense that they would have increased, given the nature of change in society. It is not a big surprise that it has changed in certain directions if you take into account other issues.

However, all of us are interested in environmentally-friendly services, so this is a big incentive, from my point of view, in our study.

You stated something, Mr. Collenette, that triggered a thought. Are these big cars and small buses all subject to the safety standard we studied in the last bill we had here?

Mr. Collenette: Under 10 passengers, including the driver, they are not. This is a loophole. It not unlike the mini-cabs in London where one can have four people in the car and undercut the black taxicabs that are regulated by the London police. In effect, that is a pirate industry. In Santiago, Chile, for example, you will find that Mr. and Mr. Jones can have a couple of jitneys and they run them on the street unregulated. This is a loophole. In fact, these services are being offered. Recently there was a nasty accident on highway 401 west of Montreal where four or five people were killed. The operator was unlicensed.

If we move to deregulate the industry, we can have the Canadian Bus Association and others offer a more flexible service with smaller vehicles and use their weight, under the existing safety regimes, to carry forward to the smaller vehicles.

Senator Spivak: Senator Finestone touched on the area I wanted to ask about, which is the relation between the rail and bus modes of transport in a general transportation policy. You have

M. Collenette: Vous avez parfaitement raison. L'industrie de l'autocar ne présente pas un front commun. Certains membres de l'industrie canadienne estiment que la déréglementation n'est pas vraiment la solution. Je ne veux pas leur faire dire des choses. Qu'on me reprenne si j'ai fait erreur. Toutefois, vous voudrez peut-être faire comparaître des représentants de l'Ontario Motor Coach Association ou d'autres de l'Ontario pour voir où il y a divergence.

Comme c'est réglementé par les provinces, je n'en connais pas tous les détails. Je sais d'après mon expérience dans la région torontoise qu'il y a des transporteurs privés comme PMCL à l'extérieur de Penetang. Trentway-Wager offre un service régulier. Il y a un service régulier qui effectue un raccordement avec le train de banlieue à Oshawa et le train de VIA Rail à Coborg et va en direction nord jusqu'à Peterborough. Je crois qu'il y a en Ontario des exemples d'entreprises privées qui sont effectivement rentables. Peut-être que M. Di Sanza pourrait en parler.

Emile Di Sanza, directeur, Examen de la Loi sur les transports routiers au Canada, Transports Canada: Pour ce qui est de savoir pourquoi l'achalandage diminue, c'est en fait le nombre d'usagers des services réguliers interurbains qui diminue. Celui des exploitants de services nolisés augmente de façon continue depuis 10 ans.

Le sénateur Finestone: Il est normal qu'il augmente, étant donné l'évolution de la société. Il n'est pas étonnant qu'il ait changé à certains égards si l'on tient compte d'autres aspects.

Toutefois, nous souhaitons tous des services respectueux de l'environnement, et c'est donc un grand encouragement, à mon avis, dans notre étude.

Vous avez dit quelque chose, monsieur Collenette, qui a attiré mon attention. Est-ce que ces grosses voitures et ces petits autocars sont tous assujettis aux normes de sécurité que nous avons examinées dans le dernier projet de loi qui nous a été soumis?

M. Collenette: Les véhicules pour moins de 10 passagers, chauffeur compris, ne le sont pas. C'est une échappatoire. C'est un peu comme les mini-taxis à Londres qui peuvent transporter quatre personnes et déjouer ainsi la réglementation à laquelle la police londonienne assujettit les taxis noirs. En fait, c'est une industrie pirate. À Santiago, au Chili, par exemple, vous verrez que monsieur Tout-le-monde peut avoir deux ou trois taxis collectifs qu'il exploite sans être assujéti à la réglementation. C'est une échappatoire. En fait, ces services sont offerts. Récemment, il s'est produit un terrible accident sur l'autoroute 401, à l'ouest de Montréal où quatre ou cinq personnes ont été tuées. L'exploitant n'était pas autorisé.

Si nous décidions de déréglementer le secteur, nous pourrions voir l'Association canadienne de l'autobus et d'autres offrir un service plus flexible avec des véhicules plus petits et se servir de leur influence, en conformité avec les codes de sécurité, pour intensifier le recours aux petits véhicules.

Le sénateur Spivak: Le sénateur Finestone a abordé la question dont je voulais parler, soit le rapport entre le service ferroviaire et les autocars, dans le cadre d'une politique générale

answered that question. I assume you are looking at Europe and the way in which it has rationalized its system, how Europe has figured out where bus, rail and air should go. I assume that is what you are considering.

Mr. Collenette: That will have to happen in certain parts of Canada, such as Montreal to Windsor, where most of the population lives. What applies there will not necessarily apply in your province, where communities are more remote.

Senator Spivak: On the other hand, you say bus is the least environmentally polluting. It is not less environmentally polluting than rail.

Mr. Collenette: Yes, it is.

Senator Spivak: How do you figure that?

Mr. Collenette: We will give you the statistics on that.

Senator Spivak: I would like to see them. My province had rail service years ago and it was very popular. It was discontinued because it was uneconomical, or for some other reason I do not know. Certainly, in the northern part of my own province, rail is accessible and road is not so accessible.

Mr. Collenette: Perhaps I could give you answer. We will give you this graph. It is in the book. The ranking is 110 kilometres per litre for bus, 42 for school bus, about 25 for transit, about 22 for train; 21 for automobile, 20 for air and 15 for urban car. The most polluting mode is to drive your car around Ottawa, Toronto, Montreal or Winnipeg. The bus is way ahead.

Senator Spivak: Of course, if you will use Ballard fuel cells, we could do business here.

Mr. Collenette: This is using existing fuel.

Senator Spivak: I know. We are coming into the era, hopefully, of fuel cells being used in buses. They are already being ordered in Europe. I assume if they are successful and if they come down in price, they might be successful here.

I take it that you want this to be looked at in the context of a national transportation policy. It is one thing to examine whether economic deregulation is good, but another thing to look at the perspective of the bus in a national transportation policy. Is that what you are interested in? Are you interested in a more narrow perspective?

Mr. Collenette: Madam Chairman, this issue has hung around so long it has caught up with the overall review. We have the CTA Review panel reporting in several weeks. We have the blueprint exercise that I have started. Once we agree on an overall policy approach in cabinet, I will submit it to this committee and to the House committee for its views so that we can have a comprehensive review. The work you do specifically on the bus issue will help us. I see, in effect, September 2001 to September

des transports. Vous avez répondu à cette question. Je suppose que vous vous inspirez de l'Europe et de la façon dont on y a rationalisé le système de transport, de l'orientation que l'Europe veut donner au transport par autocar, par rail et par air. Je suppose que c'est ce que vous examinez.

M. Collenette: Cela devra se faire dans certaines régions du Canada, comme dans le couloir Montréal-Windsor, où se concentre le gros de la population. Ce qui se passera ici ne se passera pas nécessairement dans votre province, où les communautés sont assez éloignées.

Le sénateur Spivak: Par ailleurs, vous dites que l'autocar est le mode de transport le moins polluant. Il n'est pas moins polluant que le rail.

M. Collenette: Si, il l'est.

Le sénateur Spivak: Comment en arrivez-vous à cette conclusion?

M. Collenette: Nous allons vous fournir les données statistiques à ce sujet.

Le sénateur Spivak: J'aimerais les voir. Il y a des années, ma province disposait d'un service ferroviaire, qui était très populaire. On l'a abandonné parce qu'il n'était pas économique ou pour d'autres raisons que je ne connais pas. Il va sans dire que dans le nord de ma province, le réseau ferroviaire est accessible alors que le réseau routier ne l'est pas autant.

M. Collenette: Peut-être pourrais-je vous répondre. Nous allons vous fournir ce graphique. C'est dans le livre. Le classement est le suivant: 110 kilomètres le litre pour l'autocar, 42 pour les autobus scolaires, environ 25 pour les autobus, environ 22 pour le train, 21 pour l'automobile, 20 pour le transport aérien et 15 pour la voiture en milieu urbain. Le mode de transport le plus polluant, c'est la voiture particulière qu'on utilise à Ottawa, à Toronto, à Montréal ou à Winnipeg. L'autocar est loin devant.

Le sénateur Spivak: Bien sûr, si vous vous serviez des piles à combustible Ballard, nous pourrions faire des affaires.

M. Collenette: On utilise pour cela du carburant existant.

Le sénateur Spivak: Je sais. Nous sommes à la veille, je l'espère, d'utiliser des piles à combustible pour les autocars. On en commande déjà en Europe. Je suppose que si c'est une réussite et que leurs prix chutent, on pourrait les adopter ici aussi.

Je présume que vous voulez qu'on examine cette question dans le cadre d'une politique nationale des transports. C'est une chose de voir si la déréglementation est bonne sur le plan économique, mais c'est une autre affaire que d'examiner la politique nationale des transports sous l'angle du secteur des autocars. Est-ce ce qui vous intéresse? Voulez-vous qu'on opte pour une perspective plus étroite?

M. Collenette: Madame la présidente, cette question perdure depuis si longtemps qu'elle a fini par s'imposer dans l'examen général. Le groupe d'examen de l'OTC fera rapport dans plusieurs semaines. Nous avons l'exercice initial que j'ai lancé. Une fois que nous nous serons entendus sur une approche générale au Cabinet, je la soumettrai à votre comité et au comité de la Chambre pour connaître vos vues afin que nous puissions avoir un examen complet. Le travail que vous faites spécifiquement sur la

2002 as being the year of transport in answering tough issues on bus, air, international air policy, intermodal application, trucks, rail. The House committee was looking at hours of service in the trucking industry. I know you have an interest in that.

Senator Spivak: All Canadians have an interest in that.

Mr. Collette: This is all coming together.

Senator Spivak: I must say I compliment you. I think that is the way to go. It is a forward-looking approach rather than looking narrowly at how the bus fits into the total system. I was in Europe with a House committee some years ago specifically to look at the transportation system. Of course, Europe has different levels of population concentrations so it is not exactly the same thing, but in some senses it is very rational. I look forward to this study.

Senator Taylor: You were discussing pretty well what I was going to ask, in particular, intermodal transportation. I am a westerner. Loaded trucks are put on flat cars. There are trucks with mechanical methods that can, at any level crossing, leave the road and take off. They transport long-range on the railroad and then use a bus to get off the intermodal, using this intermodal undercarriage to take them around.

I will be talking to some of your members. I am one of those westerners who believes that rights-of-way on the railroad should be separate from the railroad. Are you getting any co-operation from the railroads, or is it very grudging, on use of this intermodal set-up?

In the West our rights-of-way are very wide. We can put down pipelines or anything else on them. Why could we not create a special bus route so we would not need to have them on the highway?

Mr. Collette: Are you talking about trucks rather than buses?

Senator Taylor: No, there are trucks now. Why could it not be buses? There are now trucks riding on the railroad. For quite a while there have been freight cars that use a tractor to take them off the flatbed. I have seen a few with a mechanical undercarriage that attaches to the tires to put them off. If it can be used for moving chickens and cattle, why not move people that way?

I get the impression that the railroads do not want that system. In the farming business they would say you are trying to marry a cow to a horse. Neither one likes each other very much. However, there are railroad rights of way, so there is the possibility of using intermodal systems. I do not think there is much co-operation from the railway.

Mr. Collette: There are a number of different questions within your question, senator. On intermodal versus freight truck to train, there is more of that happening, whether it is containers

question des autocars nous aidera. De septembre 2001 à septembre 2002 nous célébrerons l'année du transport et nous tâcherons d'en profiter pour répondre aux questions épineuses qui se posent concernant le transport par autocar, le transport aérien, la politique aérienne internationale, le transport intermodal, le camionnage, le service ferroviaire. Le comité de la Chambre a examiné la question des heures de service dans le secteur du camionnage. Je sais que cette question vous intéresse également.

Le sénateur Spivak: Tous les Canadiens s'y intéressent.

M. Collette: Nous y travaillons de concert.

Le sénateur Spivak: Je dois vous en féliciter. Je pense que c'est ce qu'il faut faire. C'est une approche tournée vers l'avenir qui vaut mieux que de se contenter de voir simplement comment l'autocar s'intègre dans le reste du système. Il y a quelques années, je suis allée en Europe avec un comité de la Chambre pour examiner précisément cette question du transport. Bien sûr, en Europe, la densité de population est tout autre si bien que ce n'est pas exactement la même chose qu'ici, mais à certains égards, c'est très rationnel. Je suis impatiente d'entreprendre cette étude.

Le sénateur Taylor: Vous étiez bien lancée sur un sujet que j'allais aborder, notamment, le transport intermodal. Je viens de l'Ouest. Des camions chargés sont montés sur des wagons plats. Il y a des camions munis de dispositifs mécaniques qui peuvent, à tout passage à niveau, prendre la route. Ils parcourent de longues distances sur la voie ferrée et se servent ensuite d'un autocar pour quitter le système intermodal, en se servant de ce châssis de roulement intermodal pour se déplacer.

Je vais m'entretenir avec certains de vos membres. Je suis de ces gens de l'Ouest qui croient que les emprises du chemin de fer devraient être distinctes du chemin de fer. Pouvez-vous compter sur la coopération des services ferroviaires, ou se montrent-ils très récalcitrants, face à cette combinaison intermodale?

Dans l'Ouest, nos emprises sont très larges. Nous pouvons y installer des pipelines ou toute autre infrastructure de ce genre. Pourquoi ne pourrions-nous pas y créer une voie spéciale pour les autocars qui nous éviterait de les voir sur l'autoroute?

M. Collette: Parlez-vous de camions ou d'autocars?

Le sénateur Taylor: Non, des camions pour l'instant. Pourquoi n'y aurait-il pas des autocars? Il y a maintenant des camions qui roulent sur le réseau ferroviaire. Pendant pas mal de temps, des wagons à marchandises utilisaient un tracteur pour les descendre du wagon plat. J'en ai vu avec un châssis de roulement mécanique qui s'accouple aux pneus pour les descendre. Si on peut s'en servir pour déplacer des volailles et du bétail, pourquoi ne pas déplacer aussi des gens de cette façon?

J'ai l'impression que les autorités des services ferroviaires ne veulent pas de ce système. Les agriculteurs vous diraient que c'est un drôle d'attelage. Chacun se méfie de l'autre. Cependant, il existe des emprises ferroviaires, et il est donc possible d'utiliser un système intermodal. Je ne pense pas que l'on compte sur une bonne coopération de la part des compagnies ferroviaires.

M. Collette: Sénateur, il y a plusieurs questions dans votre question. Que ce soit les conteneurs qui soient transbordés des camions sur des trains ou que ce soit les camions eux-mêmes qui

being hauled from truck to train or the truck itself. The expressway system that Canadian Pacific Railway, CPR, uses is phenomenal. They are taking trucks off the road.

Senator Taylor: The only trucks allowed are those owned by CPR or Canadian National Railroad, CNR, though.

Mr. Collenette: No. They have deals with all the biggest trucking companies.

Senator Taylor: Must the companies sell a half interest in the company to the railways?

Mr. Collenette: The railways and the trucking industry are marrying a horse with a cow right now and it is amazing to see. It is in both of their interests to have this intermodal application. You are extrapolating that to the bus industry. I do not believe anyone has ever thought of that. I am not sure that would be practical.

I take your suggestion to be one of taking a bus that comes from Rouyn, for example, to Montreal, then hops on the back of a freight train in the freight yards in Montreal with people sitting in the bus while it is sitting on top of a train. That is a scenario you would need to submit to the bus industry. Maybe they can talk to CPR and CNR. It is a novel idea.

Senator Taylor: I think you would have difficulties in the large cities but not in the small towns.

My second question refers to your complaint about the provinces, which I cannot quite understand. Railroads are not maintained through gasoline taxes and by the provinces. They are maintained by the railroad. A bus travels on a highway that, in most cases, the province has paid to have built, therefore the provinces feel that they should be regulating those modes of transport. How does one get around that? Will Canada suddenly adopt the U.S. system and start spending more money on major highways in this country?

Mr. Collenette: The need to improve Canada's highways is another issue that really must be addressed. We put \$600 million in the last budget and we are now working our way through deals with the provinces. I hope the Minister of Finance and the Prime Minister will agree to put more money into the highways, but that really does not have any bearing on the issue here about the health of the bus industry.

Most bus trips are short haul trips. People do not take a bus from Toronto to Vancouver unless they are retired and going for a three-week trip so as to have the option of getting on and off along the way.

The notion about applying to go on rail is not very practical. In the example I gave about putting a bus on a train in Montreal, I wonder why that would be done when the bus can be driven to the central railway situation and people can get on VIA Rail, where there are 10 trains a day running.

soient transbordés sur les trains, ce sont des méthodes de transport qui sont de plus en plus utilisées. Le réseau de voies rapides qu'utilise le chemin de fer du Canadien Pacifique est phénoménal. Il permet de réduire le nombre de camions sur les routes.

Le sénateur Taylor: Oui, mais ce service n'est accessible qu'aux camions du Canadien Pacifique ou du Canadien National.

M. Collenette: Non. Ils ont des contrats avec toutes les plus grandes compagnies de camionnage.

Le sénateur Taylor: Les compagnies doivent-elles céder 50 p. 100 de participation aux chemins de fer?

M. Collenette: Les chemins de fer et les compagnies de camionnage font des combinaisons et les résultats sont surprenants. L'intermodalité sert les intérêts des deux. Vous proposez de faire de même pour les autocars. Je crois que personne n'y avait encore jamais pensé. Je ne suis pas certain que ce serait pratique.

Je suppose que vous proposez de faire monter l'autocar qui arrive de Rouyn lorsqu'il arrive à Montréal sur un train de marchandises dans la gare de marchandises de Montréal et que les passagers restent assis dans l'autocar, sur le train, pour le reste du voyage. C'est un scénario que vous devriez proposer aux compagnies d'autocars. Elles pourraient en discuter avec le CP et CN. C'est une idée originale.

Le sénateur Taylor: Cela poserait des difficultés dans les grandes villes mais pas dans les petites.

Ma deuxième question concerne votre plainte contre les provinces que je n'arrive pas vraiment à comprendre. L'entretien des lignes de chemin de fer n'est pas financé par une taxe sur le carburant ou par les provinces. Il est financé par les compagnies de chemin de fer. Les autocars empruntent des routes dont la construction dans la plupart des cas a été financée par les provinces et en conséquence les provinces estiment que c'est à elles de réglementer ce mode de transport. Comment trouver une solution? Le Canada va-t-il soudain adopter le système américain et consacrer un plus gros budget à l'entretien des principaux axes routiers du pays?

M. Collenette: La nécessité d'améliorer le réseau routier du Canada est une autre question qu'il faut absolument régler. Dans le dernier budget, nous avons inscrit 600 millions de dollars et nous sommes en train de conclure des ententes avec les provinces. J'espère que le ministre des Finances et le premier ministre accepteront de mettre plus d'argent dans le réseau routier, mais cela n'a pas vraiment de rapport avec la question à laquelle nous nous intéressons ici, à savoir la santé de l'industrie du transport par autocar.

La plupart des déplacements par autocar sont à courte distance. Personne ne prend l'autocar pour aller de Toronto à Vancouver à moins d'être à la retraite et de faire le voyage en trois semaines par petites étapes.

L'idée de faire monter ces autocars sur des wagons n'est pas très pratique. Dans l'exemple que je vous ai donné d'un autocar chargé sur un train à Montréal, je me demande pour quelle raison le faire quand l'autocar peut aller jusqu'à la gare centrale où les passagers peuvent monter à bord d'un des dix trains par jour de VIA Rail assurant ce service.

Senator Taylor: The last time I was in Toronto I was in a taxi that was just barely moving along. I was travelling north to Markham and the trains were streaking by at a great clip.

Mr. Collenette: If you were to take the downtown service you could have been in Markham in 20 minutes.

Senator Taylor: I thought at the time that the right of way is not used. If you really want to get public transportation underway there should be a right of way, like there is for pipelines. Why not do that for bus transportation?

Mr. Collenette: I have asked the Canadian Transportation Act Review panel to make specific recommendations on an urban rail corridor. They will be reporting in a few weeks and I will make that report public. They will come up with some ideas on this. In the meantime, through Bill C-34, on which you sat last year, we slipped in a provision which delays the abandonment process a little longer. We can then get through the whole CTA review process to see whether or not the abandonment provisions in the 1996 act should be continued.

We are digressing from bus deregulation, but I would say that the railways see the writing on the wall. I met with them recently. They also realize they can make money hauling passengers, whether it is through VIA Rail or commuter services in the larger cities.

Senator Taylor: My information, from talking to many people while travelling by bus, car or train, has been that it is not the efficiency and how much pollution they are putting in the air that influences the decision. The decision is based on comfort, which is tied to availability. The train is great but it only goes twice a day. With your own car you can go anytime. Many people feel the bus cannot compete with the train because it does not accommodate as many people. That is true. If they left every 20 minutes, or every half an hour, we might be surprised at how many people would switch from their cars. Two things influence people about taking public transportation: How fast can you go from A to B, and how often can you go from A to B?

Mr. Collenette: Those questions would need to be addressed to the bus industry. You are talking about frequency, capital investment and private companies that do not receive any subsidies.

[Translation]

Senator Gill: Minister, my question is about services offered in the regions versus those offered in the big cities. National policies are based on the big cities. Densely populated areas make up a small part of the country. We live in a huge country with a thinly spread population.

We make national policies in a number of areas, including transport, based on the needs of people in the south or urban centres. We try to extend those policies to other areas, and it seems to me that this does not meet the needs. You subsidize railway transportation. Is that actually to respond to the needs of

Le sénateur Taylor: La dernière fois que j'étais à Toronto, j'étais dans un taxi qui faisait pratiquement du sur place. Je me rendais dans le nord à Markham et je pouvais voir les trains défiler à toute vitesse.

M. Collenette: Si vous aviez pris le train au centre-ville vous auriez pu être à Markham en 20 minutes.

Le sénateur Taylor: Je croyais que l'emprise n'était pas utilisée. Si vous croyez vraiment au transport public, il devrait y avoir un droit de passage, une emprise, comme pour les pipelines. Pourquoi ne pas le faire pour le transport par autocar?

M. Collenette: J'ai demandé aux membres du comité d'examen de la Loi sur les transports de faire des recommandations sur un corridor ferroviaire urbain. Leur rapport devrait être prêt d'ici quelques semaines et je le rendrai public. Ils devraient proposer quelques idées. Entre-temps, dans le projet de loi C-34, que vous avez étudié l'année dernière, nous avons glissé une disposition qui retarde un peu la procédure d'abandon de lignes. Nous pourrions alors demander à l'OTC de déterminer le maintien ou non des dispositions d'abandon de lignes de la loi de 1996.

Nous nous écartons de la déréglementation du transport par autocar, mais je dois dire que les chemins de fer ne se font pas d'illusions. Je les ai rencontrés récemment. Ils savent aussi qu'ils peuvent gagner de l'argent en transportant des passagers, que cela soit avec VIA Rail ou avec des services de banlieue dans les grandes villes.

Le sénateur Taylor: D'après ce que m'ont dit divers compagnons de voyage, en autocar, en voiture ou en train, ce ne sont ni l'efficacité, ni la pollution qui influent sur leurs décisions. Ils fondent leur décision sur le confort qui à son tour est lié à la disponibilité. Le train c'est très bien, mais il n'y en a que deux par jour. Votre voiture est disponible en permanence. Beaucoup pensent que l'autocar ne peut rivaliser avec le train parce qu'il ne transporte pas autant de monde. C'est vrai. S'il y en avait un toutes les 20 minutes, ou toutes les demi-heures, vous seriez surpris de voir combien de gens abandonneraient leur voiture. Il y a deux facteurs qui incitent les gens à utiliser les transports publics: la rapidité et la fréquence pour aller du point A au point B.

M. Collenette: Il faudrait poser ces questions aux responsables de l'industrie du transport par autocar. Vous parlez de fréquence, d'investissement et de compagnies privées qui ne reçoivent pas de subventions.

[Français]

Le sénateur Gill: Monsieur le ministre, ma question est en rapport avec les services offerts dans les régions versus ceux offerts dans les grands centres. Les politiques nationales sont faites à partir des grands centres. Les populations vivant en territoires relativement peuplés représentent une petite partie du pays, alors que nous vivons dans un pays immense avec des populations éloignées.

On crée des politiques nationales dans plusieurs domaines — dont le transport — basées sur les besoins des gens du sud ou des centres urbains. On essaie d'étendre ces politiques dans d'autres endroits et il me semble que cela ne correspond pas aux besoins. Vous aidez le transport ferroviaire et donnez des subventions.

the population or to an industry that is not working and needs a subsidy?

Prices in Northern Canada are exorbitant. People cannot afford transportation by air or other modes. Companies serving those communities have a hard time making their regional operations profitable. Canada is a Nordic country. We have not yet come up with — unless you think you have hit on it — a way to serve Canadians who live in the regions. In my opinion, the current system is not the greatest.

Mr. Collenette: You are quite right. We are a Nordic country, but we cannot ignore the fact that most people live in the big cities. Canada is much better organized than the United States, for example, so it is natural that its policies reflect the needs and aspirations of the majority of the population, that is, those living in the big cities.

However, in reviewing this particular policy, we must take note of the needs of Northern communities. It is possible to have a general policy that is dictated by the majority of the population, those living in or near the large urban centres. However, this policy can also reflect the aspirations of communities located in more remote areas.

It is in that spirit that we are currently considering air policy. At NAV CANADA, for example, we have made changes solely for services in Northern Canada. As for rail policy, the federal government does not give any subsidies. The subsidies are only for VIA Rail and passengers. In Quebec, for example, a subsidy is given for service between Montreal and Senneterre, which serves the small communities of the Mauricie, Abitibi, Rouyn-Noranda and Senneterre.

You have raised an important point. It is easy for people like me, who live in the big cities, to disregard the needs of Northern communities. The Senate contribution to these issues is quite important.

Senator Gill: I am happy to hear that senators can make a difference in national policy. In Quebec, for example, in Saguenay-Lac-St-Jean, on the North Shore, et cetera, there are too many vehicles on the road carrying mine, forest or other products. Perhaps we could try to redirect traffic away from trucking and toward other modes of transport.

[English]

Senator Spivak: The minister mentioned funds for highways in your consideration of transportation. I am curious whether in the West that would equal the Western Grain Transportation subsidy? It seems to me that we have now switched from subsidizing rail to subsidizing roads — something that was not exactly envisaged at the time.

Mr. Collenette: Since 1919, federal spending power has been used to build highways across the country. It is one area where the provinces were quite happy to have federal involvement. We have

Est-ce vraiment pour répondre aux besoins des populations ou plutôt à une industrie qui ne fonctionne pas ou qui a besoin d'une subvention?

Les prix dans le nord du Canada sont exorbitants. Les gens n'ont pas les moyens de payer le transport aérien ou d'autres transports. Les compagnies qui desservent ces populations ont de la difficulté à rentabiliser les activités en régions. Le Canada est un pays nordique. On n'a pas trouvé encore — à moins que vous pensiez l'avoir trouvé — le moyen de desservir les citoyens qui vivent en région. Les moyens sont plus ou moins bons, à mon sens.

M. Collenette: Ce que vous dites est très vrai. Nous sommes un pays nordique, mais nous ne pouvons pas ignorer le fait que la plupart des gens habitent dans les grandes villes du pays. Le Canada étant un pays mieux organisé que les États-Unis, par exemple, il est naturel que ses politiques réfléchissent les besoins et les aspirations de la majeure partie de la population, c'est-à-dire celle qui habite les grandes villes.

Cependant, dans la politique que nous examinons présentement, nous devons prendre note des besoins des communautés situées au nord. Il est possible d'avoir une politique générale qui soit dictée par la majeure partie de la population, celle qui vit dans les grands centres urbains ou à proximité. Toutefois, cette politique peut quand même refléter les aspirations des populations qui habitent en régions plus éloignées.

C'est dans cette optique que nous étudions présentement la politique aérienne. À NAV CANADA, par exemple, nous avons apporté des changements exclusivement pour les services dans le nord du Canada. En ce qui concerne les politiques ferroviaires, le gouvernement fédéral n'offre pas de subventions. Les subventions existent seulement pour VIA Rail et pour les passagers. Au Québec, par exemple, une subvention est offerte pour le service entre Montréal et Senneterre, qui dessert les petites communautés de la Mauricie, de l'Abitibi, de Rouyn-Noranda et de Senneterre.

Vous avez soulevé un élément important. C'est facile pour les gens comme moi, qui habitent les grandes villes, de ne pas tenir compte des besoins des populations du nord. L'apport sénatorial sur ces questions est très important.

Le sénateur Gill: Je suis content d'apprendre que les sénateurs peuvent faire une différence sur les politiques nationales. Au Québec, par exemple, au Saguenay-Lac-St-Jean, sur la Côte-Nord, et cetera, les routes sont surchargées à cause du transport des marchandises, que ce soit en provenance des mines, des forêts ou autres. Nous pourrions peut-être essayer de réorienter le trafic dans d'autres secteurs que celui du transport routier.

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Le ministre a parlé de financement du réseau routier. Je me demande si dans l'Ouest cela équivaldrait à la subvention du transport du grain de l'Ouest? Il me semble qu'après avoir subventionné le chemin de fer, nous allons maintenant subventionner la route — chose qui n'avait pas exactement été envisagée à l'époque.

M. Collenette: Depuis 1919, le pouvoir de dépenser du fédéral a été utilisé pour construire des routes dans tout le pays. C'est un domaine dans lequel les provinces ne se sont jamais plaintes de la

established 25,000 kilometres. Generally the deals are 50:50 and, from the point of view of nation building, we agree that money should be put in. You can say the railways might object to that because we do not put money in rail. There are other things we can do — faster depreciation, the capital cost allowance — to help the railways compete.

Again, we are drifting away from discussing bus transport here. The problem we run into is that there is no question that the trucking mode enjoys marginally more favourable treatment than railways, largely because of the access to public roads. Now operators argue that the fuel taxes and the licenses that they pay cover their contributions, but it is not quite the same cost base as the railways have.

Senator Spivak: Some time ago I saw figures which compared the two and there is no comparison. My point was that short-line railways are disappearing and roads in the rural parts of Manitoba, Saskatchewan and Alberta were never made for huge trucks and the huge increase in traffic. The issue is not only building roads. There has to be subsidizing of those roads so the traffic is manageable. It seems that policy is coming full circle. We did subsidize rail and now we will subsidize roads.

Mr. Collenette: That will not be on an ongoing basis, senator. Through the Western Grain Transportation Act, WGTA, reforms, an amount of money was put in to deal with rural roads in western Canada and certainly \$175 million was applied for grain roads as part of the Bill C-34 package. That was a one-time deal. Provinces such as Saskatchewan basically got off the hook for 50, 60, 70, 80 years on maintaining and building roads because they relied on branch lines which were either subsidized by the shareholders of Canadian Pacific or the taxpayers of Canada.

Senator Spivak: What is wrong with that?

Mr. Collenette: It turned out to be inefficient. Western Canada was totally overbuilt from the point of view of branch lines. It was something that could be justified 100 years ago but not now. That is why, in the 1996 Transportation Act, CTA, the abandonment provisions were loosened up. Some would say they are too loose. We will see what the panel recommends. We are getting off the bus topic again.

Senator Callbeck: I have a short question on the National Safety Code we had in the Motor Vehicle Transportation Act. Will buses be subject to that act?

Mr. Collenette: I apologize to honourable senators, but I have to go to the other place now. Mr. Di Sanza and Ms Roy will answer your questions.

The Chairman: We will be working hard.

participation du fédéral. Nous avons construit 25 000 kilomètres de routes. Généralement sur la base d'une participation de 50/50 et nous estimons que pour bâtir le pays, c'est une dépense indispensable. Il est possible, comme vous le dites, que les chemins de fer n'en soient pas contents parce que nous ne participons pas à la construction des voies ferrées. Il y a d'autres choses que nous pouvons faire — accélérer l'amortissement, la déduction pour amortissement — pour aider les chemins de fer à rester concurrentiels.

Encore une fois, nous nous écartons de notre sujet qui est celui du transport par autocar. Le problème incontestable, c'est que le transport par camion jouit d'un traitement légèrement plus favorable que le transport ferroviaire, en grande partie à cause de l'accès aux routes publiques. Maintenant, les entreprises vous diront qu'elles paient leur part sous formes de taxes sur le carburant, de permis, etc., mais le coût de base n'est quand même pas tout à fait le même que pour les chemins de fer.

Le sénateur Spivak: Il y a quelque temps j'ai vu des chiffres comparant les deux formes de transport et il n'y a pas de comparaison. Les lignes de chemin de fer secondaires disparaissent et les routes dans les régions rurales du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta n'ont jamais été conçues pour le gros camionnage et pour cette énorme augmentation du trafic. Le problème ce n'est pas simplement la nécessité de construire des routes. Il faut subventionner les routes existantes pour que le trafic soit gérable. J'ai l'impression que nous avons bouclé la boucle. Jusqu'ici nous subventionnions la voie ferrée et désormais nous subventionnerons la route.

M. Collenette: Ce ne sera pas permanent, sénateur. Dans le contexte des réformes apportées à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, un budget a été prévu pour l'entretien du réseau routier rural de l'ouest du Canada et 175 millions de dollars étaient affectés au réseau routier destiné au transport du grain dans le projet de loi C-34. C'était une offre ponctuelle. Des provinces comme la Saskatchewan n'avaient pratiquement rien fait pendant 50, 60, 70, 80 ans en termes d'entretien et de construction du réseau routier parce qu'elles se reposaient sur des lignes secondaires qui étaient subventionnées soit par les actionnaires du Canadien Pacifique, soit par les contribuables du Canada.

Le sénateur Spivak: Et alors?

M. Collenette: Cela s'est avéré inefficace. L'ouest du Canada s'est retrouvé complètement saturé de lignes secondaires. Il y a 100 ans cela pouvait se justifier, mais plus aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle, dans la version 1996 de la Loi sur les transports, les dispositions d'abandon de lignes secondaires ont été allégées. Certains diront qu'elles ont été trop allégées. Nous verrons bien ce que recommandera le comité. Encore une fois, nous nous écartons de notre sujet.

Le sénateur Callbeck: J'ai une petite question à propos du Code national de sécurité de la Loi sur les transports routiers. Les autocars y seront-ils assujettis?

M. Collenette: Excusez-moi, mesdames et messieurs les sénateurs, mais je dois me rendre maintenant à l'autre endroit. M. Di Sanza et Mme Roy répondront à vos questions.

La présidente: Nous allons travailler fort.

Mr. Collenette: I always have faith in this committee.

Senator Moore: You are going for a good cause.

The Chairman: Thank you very much for your presence here.

I will ask Senator Forrestall to chair the meeting now. Unfortunately, I have to leave.

The Deputy Chairman: Perhaps Mr. Di Sanza could answer the question.

Mr. Di Sanza: Mr. Chairman, I would be pleased to answer the question.

The National Safety Code provisions as provided in the bill also cover buses as the safety fitness requirements apply to both buses and trucks.

Senator Callbeck: When do they come into effect?

Mr. Di Sanza: There are provisions related to both trucks and buses that apply currently under the National Safety Code. There are specific provisions as part of that bill that will come into effect once the bill is implemented. But on a practical level the standards attained under the National Safety Code currently apply to both truck and bus. There are provisions in the current legislation and in the current safety code that cover both the truck and the bus industry.

Senator Callbeck: Are there some provisions that are still different in every province?

Mr. Di Sanza: There are some instances. Perhaps I can qualify my comments. You have met officials from the department who are responsible for that area.

In the interests of responding to your question, there are instances where safety codes may vary from province to province. Officials from the department who are principally responsible for that can probably comment in a more substantive fashion on the extent to which those are significant variations..

Senator Callbeck: Do vehicles that carry 10 people or less not have to meet safety standards? If someone has such a vehicle — a van perhaps — and charges people to take them places, do they require a licence?

Mr. Di Sanza: As the minister indicated, there are, in most provinces, situations where someone who wishes to operate a van service for fewer than 9 passengers, the driver would not be covered under the same rules that would govern the larger buses. They would fall under the threshold of the National Safety Code. They would not be licensed, necessarily, as bus operators. That is not to say that the province could not licence a carrier operating that kind of service, if it wished to do so.

Senator Callbeck: If I have a van and I want to taxi people around, I do not have to meet the safety standards. Do I have to get a licence or is this under my driver's licence?

Mr. Di Sanza: The licensing requirements will vary from province to province. In some provinces you could apply to operate a range of different bus sizes and be licensed to do so. Depending on the province, you could be subject to a series of

M. Collenette: J'ai toujours eu foi en votre comité.

Le sénateur Moore: C'est une bonne cause.

La présidente: Nous vous remercions infiniment d'être venu.

Je vais demander au sénateur Forrestall de me remplacer. Malheureusement, je dois partir.

Le vice-président: M. Di Sanza pourrait peut-être répondre à la question qui a été posée.

M. Di Sanza: Monsieur le président, je me ferai un plaisir d'y répondre.

Les dispositions du Code national de sécurité telles qu'elles sont prévues dans le projet de loi couvrent également les autocars: les critères de sécurité s'appliquent également aux autocars et aux camions.

Le sénateur Callbeck: Quand doivent-elles entrer en vigueur?

M. Di Sanza: Certaines dispositions relatives aux camions et aux autocars sont déjà appliquées dans le contexte du Code national de sécurité. Le projet de loi contient des dispositions particulières qui entreront en vigueur après son adoption. Mais sur le plan pratique, les normes du Code national de sécurité s'appliquent déjà aux autocars et aux camions. Il y a des dispositions dans la loi actuelle et dans le Code de sécurité actuel qui visent les camions et les autocars.

Le sénateur Callbeck: Y a-t-il toujours des dispositions qui sont différentes d'une province à l'autre?

M. Di Sanza: Il y a certains cas. Je devrais peut-être être plus précis. Vous avez rencontré des fonctionnaires du ministère qui sont responsables de ce dossier.

Il y a des cas dans lesquels les codes de sécurité ne sont pas tout à fait les mêmes d'une province à l'autre. Les fonctionnaires du ministère qui ont la responsabilité de ce dossier devraient probablement pouvoir vous répondre d'une manière plus complète sur l'étendue et l'importance de ces variantes.

Le sénateur Callbeck: Est-ce que les véhicules qui ne transportent pas plus de 10 personnes n'ont pas à respecter ces normes de sécurité? La personne qui possède un véhicule — disons une fourgonnette — et qui fait payer les gens qu'elle transporte, doit-elle avoir un permis?

M. Di Sanza: Comme le ministre l'a indiqué, dans la majorité des provinces, les personnes qui souhaitent offrir un service de transport pour moins de neuf passagers ne sont pas assujetties aux mêmes règles que celles appliquées aux autocars. Elles ne sont pas assujetties au Code national de sécurité. Il n'est pas obligatoire qu'elles aient une licence d'exploitation de services d'autocar. Cela ne veut pas dire pour autant qu'une province ne peut obliger le transporteur offrant ce genre de service à obtenir une licence, si elle le souhaite.

Le sénateur Callbeck: Si j'ai une fourgonnette et que je veux faire le taxi, je n'ai pas à respecter les normes de sécurité. Est-ce qu'il me faut une licence ou mon permis de conduire suffit-il?

M. Di Sanza: Les critères varient d'une province à l'autre. Dans certaines provinces, il y a différentes licences en fonction des différents nombres de passagers. Il est aussi possible que vous deviez vous soumettre à toute une série de contrôles de sécurité.

safety inspection requirements as well. As pointed out by the minister, in some cases there are operators who wish to operate outside the scope of the safety requirements. They can easily fall under the threshold governing the operation of a bus: i.e. fewer than 10 passengers, including the driver.

Senator Sparrow: What provinces are you referring to when you say that some have no regulations? I understand that every province has safety regulations for any passenger service that charges a fee for service. Is that not correct? The regulations are not necessarily less than any federal regulations. Are there provinces where regulations are less stringent than federal regulations and, if so, could you indicate which provinces?

Mr. Di Sanza: The issue has to do with the National Safety Code, which governs equipment that allows for carrying of 10 passengers or more. There will be variations from province to province in terms of how a bus can be licensed. We would be pleased to obtain the technical details for you. I do not have the information ready at hand. As I indicated, there are officials from the department who are responsible for the safety aspects of that legislation.

Senator Sparrow: There are regulations. Is it simply that someone with a driver's licence can go out with a van and haul passengers for a fee without coming under some provincial safety regulations and licensing?

Mr. Di Sanza: They could fall under licensing, registration requirements and/or mechanical inspection requirements. That is governed by the regulations of the provinces at this stage. There have been instances where operators try to avoid being subjected to the same type of safety requirements as the larger buses.

Senator Sparrow: They are circumventing the law.

Mr. Di Sanza: That is correct.

Senator Sparrow: The minister referred to British Columbia, Saskatchewan and Quebec disagreeing with proposed deregulation. Can you tell us why those provinces are not in favour of this and are opposing it?

Mr. Di Sanza: The reasons why certain provinces may oppose a more liberal market entry, if you will, will vary from one province to another. In fact, Manitoba and Nova Scotia can be added to that list.

In Saskatchewan, the primary concern is about the level of service to a range of communities that are considered to be lower density. Only the major corridors may receive new entrants and competition. The same typically applies in most of the other provinces. The primary concern is that the new entrants will target the markets where a reasonable rate of return can be sustained. Other communities could possibly lose service, in some instances.

Senator Sparrow: I am confused. If it is only extra-provincial it does not affect interprovincial travel. Mr. Di Sanza, your comment does not apply in Saskatchewan, as an example. You

Comme le ministre l'a signalé, il arrive que des exploitants préfèrent éviter d'être soumis au Code de sécurité. C'est très facile à faire, il suffit de transporter moins de 10 passagers, chauffeur compris.

Le sénateur Sparrow: Quelles sont ces provinces où il n'y a pas de règlements? Je croyais que dans toutes les provinces, tous les services de transport payant étaient réglementés, n'est-ce pas? La réglementation provinciale n'est pas automatiquement inférieure à la réglementation fédérale. Y a-t-il des provinces où la réglementation est moins stricte que la réglementation fédérale et, dans l'affirmative, pourriez-vous nous donner le nom de ces provinces?

M. Di Sanza: Il s'agit du Code national de sécurité qui régit le matériel servant au transport de plus de 10 passagers. Il peut y avoir des variantes d'une province à l'autre quant aux modalités de licence des autocars. Nous nous ferons un plaisir de vous faire parvenir tous les détails techniques. Je n'ai pas ces renseignements avec moi. Comme je vous l'ai déjà dit, il y a des fonctionnaires du ministère qui ont la responsabilité des aspects sécurité de cette loi.

Le sénateur Sparrow: Il y a une réglementation. Est-ce tout simplement que le détenteur d'un permis de conduire peut prendre une fourgonnette et transporter des passagers contre paiement sans être assujéti à une réglementation provinciale de sécurité ou à une licence?

M. Di Sanza: Ce conducteur serait assujéti à des exigences en matière de licence, d'immatriculation et d'inspection mécanique. C'est régi par la réglementation provinciale. Il y a eu des cas où des exploitants ont tenté d'éviter d'être assujettis aux mêmes exigences en matière de sécurité que les gros autocars.

Le sénateur Sparrow: Ils ont contourné la loi.

M. Di Sanza: Exactement.

Le sénateur Sparrow: Le ministre a mentionné que la Colombie-Britannique, la Saskatchewan et le Québec ne sont pas d'accord avec la déréglementation proposée. Pouvez-vous nous dire pourquoi ces provinces ne sont pas en faveur de cette mesure et s'y opposent?

M. Di Sanza: Les raisons varient d'une province à l'autre, parmi celles qui s'opposent à ce que je qualifierais d'accès à un marché plus libéral. En fait, le Manitoba et la Nouvelle-Écosse sont également de ce nombre.

En Saskatchewan, on se préoccupe essentiellement du niveau de service qui sera offert à de nombreuses communautés que l'on peut qualifier de peu peuplées. Seuls les principaux corridors pourront absorber de nouveaux venus et de la concurrence. C'est essentiellement la même chose dans la plupart des autres provinces. On craint essentiellement que les nouveaux venus ciblent les marchés où l'on peut maintenir un taux de rendement raisonnable. D'autres communautés pourraient même perdre dans certains cas le service existant.

Le sénateur Sparrow: Je suis un peu perdu. Si ce n'est qu'extra-provincial, cela ne touche en rien le transport interprovincial. Monsieur Di Sanza, votre commentaire ne

said that Saskatchewan is opposed to it. The province controls the bus service.

Mr. Di Sanza: That is right.

Senator Sparrow: There is no control over the extra-boundary, so why would the province feel that it is necessary to oppose this legislation?

Mr. Di Sanza: Most companies that provide bus service in Canada, whether that be across a provincial boundary or within a province, fall under federal jurisdiction. They are extra-provincial carriers. Indeed, a carrier would only have to cross a provincial border once per year, either in a charter operation on a tour basis or on a scheduled service, to fall under federal jurisdiction. It is not the operation itself, but rather, it is the actual company or carrier that falls under the jurisdiction.

The province is concerned that the carrier could fall under one regime — federal, which hypothetically could be deregulated — but provide most of its operations within a province on a local basis. There would be concern about having different types of regimes applicable to the carriers and a carrier could presumably choose the one that would be most suited to its interests.

Senator Sparrow: I still do not understand. The Province of Saskatchewan services, under a Crown corporation, provincial bus travel. The buses do not leave the boundaries of Saskatchewan. Greyhound buses travel through the province. They only serve a certain route on their way through the province. That is a provincial regulation, I presume. If this changes, how would that affect Saskatchewan?

Mr. Di Sanza: The province could be concerned that a carrier falling under federal jurisdiction could cherry-pick a particular market in the province. A carrier could be extra-provincial operating both interprovincial services and services within the province and regions.

Senator Sparrow: Under this deregulation, Greyhound buses could move into the province and travel between cities within the province.

Mr. Di Sanza: Any carrier could do that.

Senator Sparrow: A Crown corporation in the province is trying to protect that local entity.

Mr. Di Sanza: That could be one explanation for its concerns related to deregulation.

Senator Sparrow: Is there another reason?

Mr. Di Sanza: I suppose there would be concern about services to some of the smaller communities if the larger markets were taken over by competing interests, since they have a system that is run by the province. There would be concern about services to lower density markets.

Senator Sparrow: I would think this type of deregulation would greatly affect the province of Saskatchewan. I cannot speak for other provinces, but we have a problem in servicing smaller communities. It is done by a Crown corporation. If deregulation

s'applique pas en Saskatchewan. Vous dites que la Saskatchewan s'y oppose. La province exerce son contrôle sur les services d'autocar.

M. Di Sanza: En effet.

Le sénateur Sparrow: Comme ce contrôle ne s'exerce pas outre frontière, pourquoi la province juge-t-elle nécessaire de s'opposer à ce projet de loi?

M. Di Sanza: La plupart des compagnies d'autocar au Canada, interprovinciales ou provinciales, sont assujetties à la réglementation fédérale. Ces entreprises sont des transporteurs extra-provinciaux. En fait, il suffit qu'un transporteur traverse la frontière provinciale une fois par année, soit dans le cadre d'un affrètement ou du service régulier, pour être assujetti à la réglementation fédérale. Ce n'est pas l'activité même, mais plutôt l'entreprise ou le transporteur qui est assujetti à cette réglementation.

La province craint que le transporteur puisse être assujetti à un régime — le régime fédéral, qui pourrait en théorie faire l'objet d'une déréglementation —, tout en offrant la plupart de ses services, localement, à l'intérieur d'une province. On s'inquiète donc de l'existence de plusieurs régimes différents dont l'existence permettrait à un transporteur de choisir celui qui convient le mieux à ses intérêts.

Le sénateur Sparrow: Je ne comprends toujours pas. La compagnie d'autocars provinciale de la Saskatchewan qui offre le service à l'échelle provinciale relève d'une société d'État. Les autocars ne quittent pas la Saskatchewan. Les autocars Greyhound traversent la province. Ils ne desservent qu'un certain trajet dans la province. Il y a donc une réglementation provinciale, je présume. Si l'on apporte ces changements, comment la Saskatchewan sera-t-elle touchée?

M. Di Sanza: La province pourrait craindre qu'un transporteur qui relève de la compétence fédérale puisse choisir un marché particulièrement lucratif dans la province. Un transporteur pourrait être un transporteur extra-provincial qui offre des services interprovinciaux et des services provinciaux et régionaux.

Le sénateur Sparrow: Suite à cette déréglementation, les autocars Greyhound pourraient s'installer dans la province et assurer le service entre des villes de la province.

M. Di Sanza: N'importe quel transporteur pourrait le faire.

Le sénateur Sparrow: Une société d'État de la province tente de protéger le service local.

M. Di Sanza: Cela pourrait expliquer les préoccupations de la province entourant la déréglementation.

Le sénateur Sparrow: Y a-t-il une autre raison?

M. Di Sanza: Je présume qu'on se préoccupe du service offert à certaines des plus petites localités si des intérêts en concurrence s'approprient les marchés les plus importants, surtout que c'est la province qui gère le système actuel. On s'inquiéterait du service dans les marchés à plus faible densité.

Le sénateur Sparrow: Je suppose que ce genre de déréglementation aura une grande incidence sur la province de la Saskatchewan. Je ne saurais parler pour les autres provinces, mais nous éprouvons de la difficulté à desservir les plus petites

happened. Greyhound bus lines would move in and take the good routes to Saskatoon, Regina and Lloydminster, et cetera and destroy the possibility of feeder lines into the smaller communities.

Has Saskatchewan officially objected to this, or did the minister make that statement off the top of his head? Is there an official objection from the province?

The Deputy Chairman: To intervene briefly, nothing is happening now. This is a brand new initiative. We should get the proper witnesses from the province in tandem with the carriers themselves to hear what they have to say.

Senator Sparrow: If the witnesses have a report from the province now, there is no reason why this committee should not see that report.

The Deputy Chairman: You will have plenty of information on busing by the middle of October.

Senator Sparrow: I do not want a lot of information. I want to know what is happening in Saskatchewan. If one report has been made, I want to see it.

The Deputy Chairman: We cannot properly ask the federal witnesses for that. We should ask the provincial people for that. That was my only observation.

Guylaine Roy, Director General, Surface Transportation Policy, Transport Canada: We have heard which provinces are interested in regulation and deregulation in the scope of the bills. Several years ago, as the minister mentioned, he tabled legislation that would cover bus regulation but included a transition period. In that way, we were able to identify the stakeholders for and against deregulation. It was in that context that the minister explained which provinces are in favour of deregulation. Perhaps it is best to discuss this with the provinces themselves.

Senator Sparrow: If the province has made a presentation on previously proposed legislation, then this committee should be able to request that report. We can proceed from there. That report would give me a base to work from on the total subject matter.

Senator Taylor: I want to make a comment. I spent a number of years in the Alberta legislature. One reason we wanted to regulate bus traffic was that we paid for the roads. If we could get the federal government to pay more in that respect, the provinces would probably be quite willing to let the feds do the regulating. It did not make sense to have the federal government regulating traffic on a transportation system that was built largely by the province.

I know there are combined funds for the Trans-Canada Highway, but the smaller farm-to-market roads are all provincial. That was the reason d'être — if you will pardon the two French words — for the Alberta legislature's reasoning at that time. I

localités. Le service est assuré par une société d'État. S'il y a déréglementation, Greyhound s'installera et prendra en charge les bons itinéraires qui desservent Saskatoon, Regina et Lloydminster, etc., détruisant la possibilité de lignes d'appoint vers les plus petites localités.

La Saskatchewan a-t-elle officiellement rejeté cette proposition ou le ministre l'a-t-il dit simplement comme ça? La province a-t-elle fait connaître officiellement son opposition?

Le vice-président: Permettez-moi d'intervenir brièvement pour dire qu'il ne se passe rien actuellement. Il s'agit d'une toute nouvelle initiative. Nous entendrons les témoins intéressés de la province et des transporteurs pour savoir ce qu'ils en pensent.

Le sénateur Sparrow: Si les témoins ont en main un rapport de la province maintenant, il n'y a aucune raison de ne pas le voir.

Le vice-président: Vous aurez beaucoup d'informations sur le service d'autocar d'ici la mi-octobre.

Le sénateur Sparrow: Je ne veux pas beaucoup d'informations. Je veux savoir ce qui se passe en Saskatchewan. Si l'on a un rapport, je veux le voir.

Le vice-président: Nous ne pouvons pas vraiment demander aux témoins du gouvernement fédéral de nous le fournir. C'est aux représentants de la province qu'il faut demander ce rapport. C'est tout ce que je voulais dire.

Mme Guylaine Roy, directrice générale, Politique des transports terrestres, Transports Canada: Nous savons quelles provinces s'intéressent à la réglementation et à la déréglementation dans le cadre des projets de loi. Il y a plusieurs années, comme l'a mentionné le ministre, il a déposé un projet de loi qui visait la réglementation des autocars et comprenait une période de transition. Ainsi, nous avons pu déterminer quels intervenants étaient en faveur ou contre la déréglementation. C'est dans ce contexte que le ministre a expliqué quelles provinces étaient favorables à la déréglementation. Il serait peut-être préférable de discuter de cette question avec les représentants des provinces.

Le sénateur Sparrow: Si la province a fait un exposé sur un projet de loi précédent, le comité devrait pouvoir demander ce rapport. C'est un point de départ. Le rapport me donnera une base pour examiner l'ensemble de la question.

Le sénateur Taylor: J'aimerais faire un commentaire. J'ai passé plusieurs années à l'Assemblée législative de l'Alberta. Nous voulions notamment réglementer les autocars parce que nous payons pour les routes. Si nous pouvions obtenir que le gouvernement fédéral paie une plus grande part des coûts du réseau routier, les provinces seraient probablement disposées à laisser le gouvernement fédéral réglementer le transport par autocar. Ce n'était pas raisonnable que le gouvernement fédéral réglemente la circulation sur un réseau de transport construit essentiellement par la province.

Je sais qu'il y a des fonds combinés dans le cas de la route transcanadienne, mais les routes secondaires de la ferme au marché sont toutes provinciales. C'était le fondement du raisonnement de l'Assemblée législative de l'Alberta à l'époque.

would be interested in knowing how far this could proceed. I have a sneaky hunch you could make a good deal with the provinces if you agreed to put a little more money into building highways. You could do a swap.

Senator Callbeck: You said Saskatchewan does not want to be regulated because a major bus company could come in and cherry-pick the routes. Why does that not apply in Alberta?

Mr. Di Sanza: Alberta has already streamlined its regulation to a large extent. It offers more flexibility for competition in some markets. It has already largely deregulated the charter market. Competition is a function of market size to some degree. It is a function of the level of services already provided and of demand. It could vary from province to province in terms of how the carriers will react and the effect on demand by passengers, who may also react to changes in service levels either for better or worse. The statement could apply to Alberta in some instances.

There has been a series of studies done by both provinces and industry in terms of the potential impact of going to different forms of lessened regulation. Those studies are available from the department.

The Deputy Chairman: Thank you for a very interesting intervention. I know we will be talking to you at a later date.

We will turn now to Bill C-14.

The Deputy Chairman: As I indicated, our purpose this evening is to commence discussion on Bill C-14, respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts.

We are very pleased to have with us witnesses from Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans.

I might indicate to members that this is a massive step in the reorganization of the legislative structure that surrounds shipping conferences and so on in Canada. It is a major step forward. It has been in gestation in one form or another, to the best of my knowledge, for in excess of 20 years.

With that formidable task behind you, please tell us what we have to look forward to in the future.

Bud Streeter, Director General, Marine Safety, Transport Canada: I thank you for the opportunity to allow me to make a few introductory remarks. I will not go through the long title of the bill, Mr. Chairman, as you did a very good job of that.

In defence, I have not been involved for 20 years, and I would hope that it will not take us 20 years more to get the act and the regulations into place.

I would like to stress some of the key points of the bill, to summarize the bill for you and the key changes that we have made to the existing legislation. After that the team, the people from other departments implicated by the changes and I would be pleased to answer questions that you may have.

Je suis curieux de savoir jusqu'où cela ira. J'ai comme l'impression que vous pourriez vous entendre avec les provinces si vous acceptiez d'investir un peu plus dans la construction des routes. Cela pourrait être un échange.

Le sénateur Callbeck: Vous dites que la Saskatchewan ne veut pas être réglementée parce qu'une grande compagnie pourrait venir s'installer et choisir les meilleurs itinéraires. Pourquoi cela ne s'applique-t-il pas à l'Alberta?

M. Di Sanza: L'Alberta a déjà, dans une grande mesure, rationalisé sa réglementation. Celle-ci est plus souple et encourage la concurrence dans certains marchés. Le marché du service affrété est en grande partie déréglementé. Jusqu'à un certain point, la concurrence dépend de la taille des marchés. C'est une fonction du niveau de services déjà offert et de la demande. Celle-ci peut varier d'une province à l'autre et selon la réaction des transporteurs et l'incidence sur la demande par les voyageurs qui peuvent également réagir aux changements dans les niveaux de service, pour le meilleur ou pour le pire. Dans certains cas, cela pourrait s'appliquer à l'Alberta.

Tant les provinces que l'industrie ont fait une série d'études sur l'incidence éventuelle de divers types de réglementation allégée. Le ministère peut vous fournir ces études.

Le vice-président: Merci beaucoup de cette intervention très intéressante. Je sais que nous discuterons avec vous plus tard.

Nous passerons maintenant au projet de loi C-14.

Le vice-président: Comme je l'ai indiqué, nous sommes ici ce soir pour examiner le projet de loi C-14. Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois.

Nous sommes très heureux d'accueillir des témoins de Transports Canada et du ministère des Pêches et des Océans.

Je peux peut-être mentionner à l'intention des membres du comité qu'il s'agit d'une réorganisation massive de la structure législative entourant les conférences maritimes, etc., au Canada. C'est un grand pas en avant. Ce projet est en gestation, sous une forme ou une autre, à ma connaissance, depuis plus de 20 ans.

Cette tâche énorme faite, veuillez nous dire ce que nous pouvons envisager pour l'avenir.

M. Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada: Je vous remercie de me donner cette occasion de dire quelques mots en guise d'introduction. Je ne vais pas reprendre le long titre du projet de loi, monsieur le président, puisque vous l'avez déjà fait de façon très efficace.

À ma décharge, je ne travaille pas à ce projet depuis 20 ans, et j'espère qu'il ne faudra pas encore 20 ans avant de mettre en place la loi et la réglementation.

J'aimerais souligner certains éléments clés du projet de loi, résumer ensuite le projet de loi et les principaux changements apportés à la loi actuelle. Ensuite, nous serons heureux, les représentants des autres ministères touchés par ces changements et moi-même, de répondre à toutes vos questions.

The Canada Shipping Act, which is the major part of Bill C-14, is the principal piece of legislation in Canada that governs personal safety and environmental protection in the marine sector.

We, in Canada, must recognize the value of the shipping industry. Transportation remains essential to our lives and our economy. Transport Canada is examining every aspect of our transportation system of recent years to determine what tools the economy needs to thrive. In turn, the government has worked to improve the legislative framework governing air transportation, railways and ports. Now it is time to bring Canadian shipping into the 21st century.

[Translation]

Canada is a port nation with access to three oceans and major in-land waterways. We are also a trading nation that depends on shipping for the transportation of a large part of the goods we trade.

The shipping industry carried 334 million tons of imports and exports worth some \$83 billion in 1999.

Over 90 per cent of this tonnage was shipped in bulk, including coal, minerals, oil, grain and forest products. International shipments make up about 84 per cent of the overall traffic, and this percentage should increase in the future. In order for the Canadian shipping industry to be able to compete internationally, we need to establish transportation policies that are based on strong, modern legislation and that are consistent with the policies of our main trading partners.

There is no question that transportation is essential to Canada, that shipping is of vital importance to our economy and that the Canada Shipping Act is obsolete and in need of reform.

[English]

The objectives of Bill C-14 are stated clearly in Part 1 of the bill. They are to protect the health, safety and well-being of individuals, to protect the marine environment, and to encourage viable, effective and economical marine transportation and commerce.

Industry has expressed support toward a major reform-overhaul of the Canada Shipping Act. It agreed that amending the act, section by section, would make restructuring difficult and would fail to address the underlying problems with the organization of the act and all of the related regulations.

In June 1999 the cabinet authorized the release of a draft bill. This was an unprecedented move but reflected the government's commitment to an open approach to public consultations on this proposed legislation. This openness has resulted in a number of improvements that were made to the bill. Key changes included improvements to provisions that were made to protect and support efficient crews to ensure passenger and vessel safety and to protect the environment.

La Loi sur la marine marchande du Canada, la principale composante du projet de loi C-14, est le principal texte de loi qui régit la sécurité du personnel et de l'environnement dans le secteur maritime.

Nous, au Canada, devons reconnaître l'importance de l'industrie du transport maritime. Les transports demeurent un élément essentiel de nos vies et de notre économie. Transports Canada examine tous les modes du réseau de transport national des dernières années dans le but de déterminer les améliorations que nous pourrions apporter pour aider l'économie à prospérer. Tour à tour, le gouvernement s'est employé à améliorer le cadre législatif régissant le transport aérien, les chemins de fer et les ports. Il est maintenant temps de faire entrer la Loi sur la marine marchande du Canada dans le XXI^e siècle.

[Français]

Le Canada est un pays maritime qui a accès à trois océans et d'importantes voies navigables intérieures. Notre pays est un pays commerçant qui dépend du transport maritime pour transporter une grande partie de ses échanges commerciaux.

L'industrie du transport maritime a effectué le transport d'importation et d'exportation totalisant 334 millions de tonnes de marchandises valant quelque 83 milliards de dollars en 1999.

Plus de 90 p. 100 du tonnage du secteur se présente sous forme de vrac, notamment le charbon, les minerais, le pétrole, le grain et les produits forestiers. Les expéditions internationales représentent environ 84 p. 100 de l'ensemble du trafic, pourcentage qui devrait s'accroître à l'avenir. Pour que l'industrie canadienne de transport maritime puisse faire concurrence à l'échelle internationale, nous devons établir des politiques de transport fondées sur une loi moderne solide et conformes à celles de nos principaux partenaires commerciaux.

Il ne fait aucun doute que les transports sont essentiels pour le Canada, que l'industrie maritime revêt une importance vitale pour notre économie et que la Loi sur la marine marchande du Canada est désuète et doit être révisée.

[Traduction]

La partie 1 du projet de loi C-14 énonce clairement les objectifs visés. Ils consistent à protéger la santé, la sécurité et le bien-être des personnes, à protéger le milieu marin, et à favoriser des activités de transport et de commerce maritime viables, efficaces et économiques.

L'industrie était en faveur d'une véritable refonte de la LMMC. Elle a convenu qu'une modification à la pièce aurait compliqué la restructuration du texte sans résoudre les problèmes attribuables à la mauvaise organisation de la loi et des règlements connexes.

En juin 1999, le Cabinet a autorisé qu'un avant-projet de loi soit rendu public. Il s'agissait d'un geste sans précédent qui reflétait l'engagement du gouvernement à faire preuve d'ouverture dans les consultations publiques sur les projets de loi. Cette ouverture a entraîné de nombreuses améliorations dans le projet de loi. Les principaux changements apportés à la loi actuelle comprennent notamment l'amélioration des dispositions sur la protection des membres d'équipage et l'imposition d'exigences

It is important that the bill also clarifies the marine responsibilities of the Minister of Transport and the Minister of Fisheries and Oceans. We believe the bill is well organized. It updates terminology and streamlines substantive requirements to make the law much clearer and easier to understand.

I have been told by at least one of your colleagues that we may put one or two Maritime lawyers out of business. Believe me, that is an unintended side effect.

A new administrative penalty scheme will provide Transport Canada with an alternative to the courts for dealing with certain contraventions through a graduated series of fair and appropriate penalties, while retaining prosecutions for serious offences. This bill is a crucial step toward ensuring that the Canadian shipping industry has legislation that reflects modern industry practices and permits us to keep up with technological advancements.

Honourable senators, we have made many changes to accommodate many stakeholder requests. None of these changes compromise safety or the environment.

I will now speak about Part 15 of the bill, which deals with amendments to the Shipping Conferences Exception Act, or SCEA, as it is commonly known. This part of the bill deals with the movement by ship of Canada's overseas containerized trade as well as general cargo. This is known in the industry as the liner trade whereby international shipping lines offer regularly-scheduled services between ports around the globe.

[Translation]

A number of these shipping lines operate within a shipping conference. A shipping conference is a group of ocean shipping lines that collectively set rates and provide services. The Shipping Conferences Exemption Act exempts shipping conferences from the application of certain provisions of the Competition Act and sets the rules governing their operations in Canada. Shipping conferences can have operations throughout the world and provide reliable services and stable rates to shippers. Canada's main trading partners have similar legislation to fit the needs of these conferences. A number of those countries, including the United States, have recently reviewed and amended their legislation.

[English]

Amendments to SCEA are now required to keep Canada's shipping conference legislation in harmony with these trading partners. The amendments are designed to encourage a more competitive climate within conferences and to streamline the administration of the act. These amendments are the result of extensive industry consultation with both shippers and carriers that started at the beginning of 1999. They strike a balance between these groups and also support Canada's major container ports, such as Montreal, Halifax and Vancouver.

quant à leur compétence ainsi que la protection des passagers, des bâtiments et de l'environnement.

Le projet de loi clarifie en outre les responsabilités maritimes respectives du ministre des Transports et du ministre des Pêches et des Océans. L'organisation des dispositions, la modernisation de la terminologie et la simplification des règles et exigences du texte de loi rendent la loi beaucoup plus claire et facile à comprendre.

Au moins un de vos collègues m'a dit que nous allons peut-être avec ce projet de loi fermer les bureaux de un ou deux avocats des Maritimes. Croyez-moi, c'est un effet involontaire.

Grâce au nouveau régime de sanctions administratives, Transports Canada disposera d'autres recours que les tribunaux pour traiter certaines infractions, notamment une série de peines progressives équitables et convenables, mais il pourra tenter des poursuites pour les infractions graves. Ce projet de loi représente une étape critique pour que l'industrie du transport maritime du Canada dispose d'une loi qui reflète les pratiques modernes de l'industrie et qui tient compte des progrès technologiques.

Mesdames et messieurs les sénateurs, nous avons apporté des changements qui répondent à plusieurs demandes des intervenants sans compromettre la sécurité et l'environnement.

Je parlerai maintenant des modifications à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, ou LDCM comme on l'appelle communément, qui se trouvent dans la partie 15 de ce projet de loi. Cette partie du projet de loi traite du transport maritime des expéditions conteneurisées du Canada à l'étranger, ainsi que des cargaisons diverses. L'industrie appelle transport de ligne ce transport où les lignes de navigation internationales offrent des services réguliers entre les ports à travers le monde.

[Français]

Plusieurs de ces lignes de navigation exercent leur activité au sein d'une conférence maritime. Une conférence maritime est un groupe de lignes de navigation océanique qui, ensemble, établissent des taux et offrent des services. La LDCM soustrait les conférences maritimes à l'application de certaines dispositions de la Loi sur la concurrence et établit les règles en vertu desquelles elles peuvent exercer leurs activités au Canada. Les conférences maritimes peuvent opérer de par le monde et assurent des services fiables et des taux stables aux expéditeurs. Les principaux partenaires commerciaux du Canada disposent de lois similaires adaptées aux besoins des conférences. Plusieurs de ces pays, y compris les États-Unis, ont récemment revu et modifié leur loi.

[Traduction]

La LDCM doit maintenant être modifiée pour faire en sorte que les lois canadiennes régissant les conférences maritimes demeurent en harmonie avec celles de ces partenaires commerciaux. De plus, les modifications sont conçues de manière à favoriser une concurrence accrue au sein des conférences et à rationaliser l'application de la loi. Ces modifications découlent de vastes consultations dans l'industrie auprès des transporteurs et des expéditeurs qui ont commencé au début de 1999. Les modifications établissent un équilibre entre ces deux groupes et appuient également les principaux ports de conteneurs au Canada, à savoir Montréal, Halifax et Vancouver.

During review of the bill by the House of Commons Standing Committee on Transport and Government Operations, and as a result of additional consultations with Canadian shippers, the section of the bill on service contracts has been amended. This change, to reinforce confidentiality, was achieved by refining the language of the provision to better address the concerns of shippers. Therefore, the amendments will result in keeping Canadian legislation on a par with other nations; the amendments will benefit shippers from the injection of pro-competitive provisions, and they will enable conferences to continue to serve Canadian ports in support of our international trade.

Bill C-14 will make Canada's waterways a safer place for both seafarers and the public and will ensure a competitive industry. The bill balances the needs and concerns of different sectors of the maritime industry and, at the same time, provides Canadians with a safer marine environment and a safer work place for those who work at sea.

[Translation]

Thanks to the efforts we have made, we now have an effective piece of legislation that modernizes shipping legislation and will meet the needs of the entire shipping industry and of Canadians for many years to come.

We therefore ask honourable senators to support this important bill, which we badly need, and to give Canada's shipping industry the legislative framework it needs to operate successfully.

[English]

Senator Spivak: I do not know whether I want to open this line of questioning on SCEA because it is so complicated. I cannot quite grasp the notion of confidentiality, which is necessary, and the arranged rates and the pro-competitive aspects. Can you comment further? I have a basic understanding, but I am from the Prairies. I do not know much about shipping, but I understand the concept.

Mr. Jerry Rysanek, Director, International Marine Policy and Liability, Transport Canada: The issue of confidentiality here is a new feature of the act. It relates to the extent to which an individual member of a conference line can enter into a contract outside the conference with a shipper, probably a very large shipper, to establish a specific rate and specific conditions. The provision which allows that kind of contract to take place in the future is the pro-competitive aspect of the bill.

We are now telling conference members that while they are operating as a member of a conference under a collective deal, they can also step outside of that and operate as an independent line under possibly more competitive and more beneficial terms to the shipper. As long as the member operates within the conference, it obviously must share information within the conference. That is why the sharing of information is protected. When that member steps outside the conference that information need not be shared and the confidentiality of the contract with the individual line shipper is preserved by the new provisions.

À la suite de consultations additionnelles auprès des expéditeurs canadiens à l'époque où le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales examinait le projet de loi, la partie du projet de loi portant sur les contrats d'exclusivité limitée a été modifiée. Ce changement pour renforcer la confidentialité a été réalisé en raffinant le libellé de la disposition pour mieux aborder les inquiétudes des expéditeurs. Ces modifications permettront donc de garder la législation canadienne en harmonie avec celle des autres pays, de favoriser les expéditeurs grâce à l'ajout de dispositions proconcurrentielles, et de permettre aux conférences de continuer de servir les ports canadiens en appuyant le commerce international du pays.

Le projet de loi C-14 contribuera à rendre les voies navigables du Canada plus sûres pour les marins et le public, tout en assurant la compétitivité de l'industrie. Le projet de loi établit un équilibre entre les besoins et les préoccupations de différents secteurs de l'industrie maritime, tout en fournissant un environnement maritime plus sécuritaire aux Canadiens et un milieu de travail plus sûr aux gens de mer.

[Français]

Grâce aux efforts déployés, nous avons maintenant un texte de loi efficace qui modernise la législation maritime et répondra aux besoins de l'ensemble du secteur maritime et des Canadiens pour bien des années à venir.

Nous demandons donc aux honorables sénateurs d'appuyer ce projet de loi important, dont nous avons grandement besoin, et de donner à l'industrie maritime du Canada le cadre législatif nécessaire pour exercer ses activités avec succès.

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Je ne sais pas si je veux vraiment aborder cette question de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM), car c'est si compliqué. Je ne saisis pas vraiment cette idée de confidentialité, laquelle serait nécessaire, ni les tarifs fixés et les aspects proconcurrentiels. Pouvez-vous nous en dire plus long à ce sujet? Je comprends l'essentiel, mais je suis des Prairies. Je ne connais pas grand-chose à la navigation, mais je comprends le concept.

M. Jerry Rysanek, directeur, Politique maritime internationale et responsabilité civile, Transports Canada: La confidentialité constitue un nouvel aspect de la loi. Il s'agit de déterminer jusqu'à quel point un membre individuel d'une conférence peut conclure un contrat ailleurs avec un expéditeur, probablement un très gros expéditeur, à un tarif précis et à des conditions précises. C'est la disposition proconcurrentielle dans le projet de loi qui permettra ce genre de contrat à l'avenir.

Dorénavant, les membres d'une conférence tout en faisant partie, à ce titre, d'un contrat collectif, pourront fonctionner indépendamment d'une façon peut-être plus compétitive et plus avantageuse pour l'expéditeur. Aussi longtemps que le membre fonctionne au sein d'une conférence, manifestement, il doit partager l'information avec les autres membres de la conférence. C'est pourquoi le partage de l'information est protégé. À l'extérieur de la conférence, nul besoin de partager l'information et les nouvelles dispositions assurent le caractère confidentiel du contrat avec l'expéditeur individuel.

Senator Spivak: I may have more questions on that, but now I want to ask Mr. Troy some questions on boating regulations, in which I have some interest.

I refer to sections 562(4) and 561(1) of the existing act. The wording will be changed and I have questions about the new wording. Does the word "environment" include noise? What exactly is the meaning of "in the public interest," because I understand that, in the past, the Coast Guard has placed far greater weight on public safety when considering applications from municipalities or cottage associations than on the "protection of the public," or sections dealing with the public.

In the new wording, public safety becomes safe and efficient navigation of vessels, and protection or convenience of the public is lost. The question is why do we have the new wording. How would public safety of swimmers or others who are not in the vessel be captured? I have already said what is meant by public interest. What criteria would be used to determine protection of the environment? Would that include noise pollution? Would the new wording allow for restrictions or bans on personal watercraft?

Mr. Steve Troy, Director, Safety and Environmental Systems, Department of Fisheries and Oceans: In trying to respond to the points you have raised, the starting point is to recognize that Bill C-14 deals with navigation and shipping. To address the points you have raised, in the context of the position of the words and the terms, certainly, on environmental and public interest, the definition of environment could cover noise. It can cover shoreline erosion due to wake.

Senator Spivak: Will that be in the regulations?

Mr. Troy: It would certainly be part of the process of consultation for development of the regulations that will come into place in support of clause 136(2) with regard to the boating and restriction side of things.

With regard to the boating safety and the safety of Canadians engaged in water activities, the focus is not on swimmers per se. The focus is on navigation and vessels and small craft. From a safety perspective, we are examining such things as safety requirements with regard to volume of traffic in a confined waterway as, for example, is the case at False Creek, in the city of Vancouver, where there are many different types of craft, including boating craft at play.

As far as dealing with the question of personal watercraft, the answer is that both under the current boating restriction regulations and under what is envisaged in the proposed regulations in Bill C-14, the answer would be yes. If there was a proven case, from the community perspective, in terms of restrictions with regard to a category of vessel, would that be considered to be put in place? Yes. My colleague Mr. Saheb-Ettaba has some qualifiers he wanted to put on the language points you raised.

Senator Spivak: Could we return to your words about this not being primarily a bill which is concerned with the safety of swimmers? Unfortunately, all the inland waterways of Canada are

Le sénateur Spivak: J'aurai peut-être d'autres questions à ce sujet, mais pour l'instant, j'aimerais interroger M. Troy au sujet de la réglementation sur la navigation.

Je vous renvoie aux paragraphes 562(4) et 561(1) de la loi actuelle. On se propose de modifier le libellé et j'ai des questions à ce sujet. Est-ce que le terme «environnement» comprend le bruit? Qu'entend-on exactement par «dans l'intérêt public» car si je comprends bien, par le passé, la Garde côtière a accordé beaucoup plus d'importance à la sécurité du public dans l'examen de demandes provenant de municipalités ou d'associations de propriétaires de chalets qu'à la «protection du public» ou aux dispositions portant sur le public.

Dans le nouveau libellé, la sécurité publique devient la sécurité et l'efficacité de la navigation des navires et la protection ou la commodité du public disparaissent. Je veux savoir pourquoi ce nouveau libellé. Comment se propose-t-on d'assurer la sécurité publique des nageurs ou d'autres personnes qui ne sont pas à bord du navire? J'ai déjà expliqué ce que l'on entendait par intérêt public. Quels critères serviront à déterminer la protection de l'environnement? Est-ce que l'on inclut la pollution par le bruit? Est-ce que le nouveau libellé permettra de limiter ou d'interdire les motomarines?

M. Steve Troy, directeur, Systèmes de sécurité et d'intervention environnementale, ministère des Pêches et des Océans: Pour tenter de vous répondre, le point de départ consiste à reconnaître que le projet de loi C-14 traite de la navigation et de la marine marchande. En réponse aux points que vous soulevez au sujet du libellé en ce qui concerne l'environnement et l'intérêt public, la définition d'environnement comprend le bruit. On peut également y inclure l'érosion des berges à cause des vagues.

Le sénateur Spivak: Est-ce prévu dans la réglementation?

M. Troy: Cela fera l'objet de consultations lors de l'élaboration des règlements prévue au paragraphe 136(2) sur la navigation et les restrictions qui s'y rattachent.

En ce qui concerne la sécurité de la navigation et la sécurité des Canadiens qui s'adonnent à des activités sur l'eau, on ne s'intéresse pas comme tel aux nageurs. On met plutôt l'accent sur la navigation et les navires et les petites embarcations. Du point de vue de la sécurité, nous examinons les exigences pour ce qui est du volume de trafic dans des voies navigables restreintes comme False Creek à Vancouver, par exemple, où on retrouve de nombreux types d'embarcations.

En ce qui concerne les motomarines, et aux termes de la réglementation actuelle qui limite la navigation et aux termes des règlements envisagés dans le cadre du projet de loi C-14, je dirais que oui. Du point de vue de la collectivité, si l'on pouvait démontrer qu'il faut les inclure dans la catégorie des embarcations à utilisation restreinte, est-ce que ce serait possible? Oui. Mon collègue, M. Saheb-Ettaba, a quelques réserves sur les points que vous avez soulevés.

Le sénateur Spivak: Pouvons-nous revenir à ce que vous avez dit au sujet des nageurs dont la sécurité n'est pas la principale préoccupation dans ce projet de loi? Malheureusement, toutes les

regulated by the Canada Shipping Act and therefore those issues are of particular concern to people on inland waterways that are not necessarily commercial. These are the responsibilities of the federal government and so I am a little alarmed to hear you say that.

Mr. Troy: If I misled you on that senator, I apologize. The context I am addressing is basically dealing with safety of vessels and navigation. Certainly swimmers in the water come into play on this. That is one of the drivers for substantiating safety cases where you are actually seeking restrictions such as no vessels or power restrictions.

Senator Finestone: Perhaps I could be advised as to whether my municipality has rights which leads into a major waterway? Can a municipality issue rules and regulations? Do those fall under provincial or federal jurisdiction? How does that work?

Mr. Streeter: Shipping and navigation, under the Constitution of Canada, is a federal undertaking and that includes three types of navigation. Mr. Troy was responding to the fact that there is a provision for municipalities, which wish interests in their jurisdictions to make representations to the system that is in place, to impose restrictions with approval of the federal department.

The bill will impact on the public and the public interest is in fact that. The reason for the change in language is for public consultation to determine what the public interest is.

Mr. Aziz Saheb-Ettaba, Counsel, Legal Services, Department of Fisheries and Oceans: The wording is intended to cover the same wording that we have in the current Canada Shipping Act, so there is no change there. It is only a modernizing of the wording in clause 136(2) of Bill C-14.

The question of municipalities and the safety of swimmers was an interesting one. As stated in section 8.(1), the initiative for boating restriction regulations comes from the local authority, from the municipality, and there has to be consultation. Once they have consulted and delineated the area where they want restriction, a proposition is made to the Department of Fisheries and Oceans and to the Coast Guard. I confirm that it is not up to municipalities to legislate on shipping and navigation, which is an exclusive federal jurisdiction, but municipalities ask for it.

Senator Spivak: I have reviewed the instructions to the public as to how that can be done. My understanding is that, at any stage, any bureaucratic official can say, no, this is not allowed. Actually, it is in the instructions to the public.

It is also the case that both in the memoranda of understanding between the Minister of Environment and the marine associations as well as in court cases, personal watercraft are identified as unique craft; yet they are not mentioned, except for age restriction, in any of the currently existing schedules.

Under the existing legislation could the minister, if he wished, put in schedules which might be slightly different for unique, personal watercraft than for boats generally? In other words,

voies navigables intérieures au Canada sont assujetties à la Loi sur la marine marchande du Canada et par conséquent, ces questions intéressent tout particulièrement ceux qui utilisent ces voies navigables à des fins autres que commerciales. Comme il s'agit d'un domaine de responsabilités du gouvernement fédéral, je suis un peu inquiète de vous entendre dire cela.

M. Troy: Si je vous ai induite en erreur, sénateur, je m'en excuse. Je parlais essentiellement de la sécurité des navires et de la navigation. Évidemment, les nageurs sont un élément de cela. C'est la sécurité qui justifie la mise en place de restrictions telles que l'interdiction de naviguer ou des limites quant à la puissance des moteurs.

Le sénateur Finestone: Peut-être pourriez-vous nous dire si ma municipalité peut exercer des droits sur une voie navigable principale? Une municipalité peut-elle mettre en place des règlements? Ceux-ci relèveraient-ils de la compétence provinciale ou fédérale? Comment cela fonctionne-t-il?

M. Streeter: La marine marchande et la navigation, aux termes de la Constitution du Canada, relèvent du gouvernement fédéral et ce, dans le cas de trois types de navigation. M. Troy a évoqué le fait qu'il existe, dans le cas des municipalités, une disposition qui permet à celles-ci de faire valoir leurs arguments et d'imposer des restrictions avec l'autorisation du ministère fédéral.

Le projet de loi aura une incidence sur le public et l'intérêt public, c'est justement cela. Si le libellé a été modifié, c'est afin de permettre la consultation du public dans le but de déterminer ce qu'est l'intérêt public.

M. Aziz Saheb-Ettaba, avocat, Services juridiques, ministère des Pêches et des Océans: Le libellé vise à faire la même chose que le libellé actuel de la Loi sur la marine marchande du Canada. On a simplement modernisé le libellé au paragraphe 136(2) du projet de loi C-14.

La question des municipalités et de la sécurité des nageurs est intéressante. Comme le précise le paragraphe 8(1), c'est à l'administration locale, à la municipalité, après consultations, de prendre l'initiative de rédiger des règlements limitant la navigation. Après les consultations, et une fois délimitée la zone où la navigation sera limitée, une proposition est présentée au ministère des Pêches et des Océans et à la Garde côtière. Je confirme qu'il ne revient pas aux municipalités d'adopter des lois sur la marine marchande et la navigation, des domaines de compétence fédérale exclusive, mais les municipalités peuvent présenter une demande à cet effet.

Le sénateur Spivak: J'ai examiné les instructions à l'intention du public sur la façon de procéder. Si je comprends bien, à n'importe quelle étape, un fonctionnaire peut dire que non, ce n'est pas permis. En fait, c'est dans les instructions au public.

Il y a aussi le fait que, tant dans le protocole d'entente entre le ministre de l'Environnement et les associations maritimes que dans les poursuites, les motomarines sont identifiées comme embarcations uniques; pourtant, il n'en est fait nulle mention, sauf pour imposer une limite d'âge, dans les annexes actuelles.

Aux termes de la loi actuelle, le ministre pourrait-il, s'il le souhaitait, inclure des annexes qui soient légèrement différentes pour les motomarines uniques par opposition à des embarcations

would it be possible for a cottage association to bypass the provincial government, do local consultation and go directly to the minister if the minister wanted to do that in this legislation?

Mr. Saheb-Ettaba: The question is two-fold. First, with the current boating restriction regulations, it is possible to impose a limitation or a restriction for some types of motorboats, so the personal watercraft, PWC, will be included as motorboats. There is no schedule that is specific to PWCs, but the regulations may be amended in that case to provide for such.

Senator Spivak: Does the minister have the power to set down schedules for personal watercraft which could be not identical to the rest of the boating regulations? Does he have that power or is legislation needed?

Mr. Saheb-Ettaba: Yes, the power is there.

Mr. Troy: The power is there. With regard to the point on consultation, there are steps. In other words, for the clearance level for municipality to provincial, at the current time you do have to go through the designated provincial authority. In every province there is an organization that is identified as being the clearinghouse for that province for applications.

Senator Spivak: If you wanted to change that, if you wanted to not have that particular designation, the minister does not have the power simply to put in new schedules. The legislation would have to be amended. Is that correct?

Mr. Troy: The consultation process is an administrative step that is laid out. On the schedule side there would be to be changes in the regulation context.

Going back to the point about consultation, that is an administrative process. As far as schedules are concerned, the minister does have the authority, but there would have to be regulatory changes made.

Senator Taylor: Can foreign ships pick up and deliver to two ports in Canada? Is it like the airlines where you can pick up and deliver, but you cannot transport between the two?

Mr. Rysanek: The short answer is they cannot.

Mr. Streeter: Under the Coasting Trade Act, cabotage trade is between Canadian ports. It is exclusively for either Canadian vessels or vessels that are permitted to trade by permission under the act and that meet Canadian requirements.

Senator Taylor: Is that tougher or easier than in the U.S?

Mr. Streeter: It is much easier than it is in the U.S. The Jones Act is very exclusive in the United States. You have heard the saying that you do not discuss politics or religion at a formal dinner. With the Americans the Jones Act is a religion.

en général? En d'autres termes, est-ce qu'une association de propriétaires de chalets pourrait contourner le gouvernement provincial, mener des consultations locales et s'adresser directement au ministre?

M. Saheb-Ettaba: La question a deux aspects. Tout d'abord, la réglementation actuelle limitant la navigation permet d'imposer une limite ou une restriction sur certains types d'embarcations, et donc les motomarines seront incluses dans les embarcations motorisées. Il n'y a pas d'annexe particulière pour les motomarines, mais on pourrait modifier la réglementation pour les y inclure.

Le sénateur Spivak: Le ministre détient-il le pouvoir d'inclure des annexes où figurent les motomarines qui ne soient pas identiques à la réglementation pour les autres types d'embarcations? A-t-il ce pouvoir ou faut-il une loi à cet effet?

M. Saheb-Ettaba: Oui, le pouvoir existe.

M. Troy: Le pouvoir existe. En ce qui concerne la consultation, il y a des étapes à suivre. En d'autres termes, pour que la municipalité puisse obtenir cette permission, il faut qu'elle passe par l'entremise d'un organisme provincial désigné. Dans chaque province, il y a une organisation qui a été définie comme étant le bureau central où acheminer toutes les demandes.

Le sénateur Spivak: Si l'on voulait changer cela, si on ne voulait pas de cette démarche particulière, le ministre n'a pas le pouvoir d'inclure tout simplement une nouvelle annexe. Il faudrait modifier la loi, n'est-ce pas?

M. Troy: Le processus de consultation est une étape administrative qui est prévue. En ce qui concerne une annexe, il faudrait modifier la réglementation.

Pour revenir à la question de la consultation, c'est une procédure administrative. En ce qui concerne les annexes, le ministre possède le pouvoir, mais il faudrait apporter une modification aux règlements.

Le sénateur Taylor: Est-ce qu'un navire étranger peut prendre une cargaison à son bord dans un port canadien et la livrer dans un autre port au Canada? Est-ce comme dans le cas du trafic aérien où vous pouvez embarquer ou livrer des marchandises, mais vous ne pouvez pas les transporter entre deux points?

M. Rysanek: En bref, cela est interdit.

M. Streeter: Conformément à la Loi sur le cabotage, le cabotage se réfère au transport entre des ports canadiens. Cela est réservé exclusivement à des bâtiments canadiens ou à des bâtiments qui ont l'autorisation de faire ce commerce en vertu des dispositions de la loi et ils doivent respecter les exigences canadiennes.

Le sénateur Taylor: Nos exigences sont-elles plus sévères ou moins sévères qu'aux États-Unis?

M. Streeter: Elles sont beaucoup moins sévères qu'aux États-Unis. La Jones Act est très exclusive aux États-Unis. Vous avez déjà entendu dire qu'à un dîner officiel on ne parle ni de politique, ni de religion. Pour les Américains, la Jones Act est une religion.

Senator Taylor: Will this act cause more people to register in Canada? Even some of our leading lights register their ships in Panama or Liberia. Will this proposed legislation encourage Canadians to come back here and register their ships under the Canadian flag rather than the flag of Liberia or Panama?

Mr. Streeter: There are no economic incentives to encourage Canadian owners to register. However, there are important provisions in the registry to ensure that people cannot hide beyond the corporate veil of a company. We do know through the authorized representative who is responsible for the safety and operation of a vessel if there are problems with pollution or any other safety issues. It will not encourage people to re-flag into the Canadian market.

Senator Taylor: Does this proposed legislation cover in any way, shape or form the double hulling of tankers or the length they can be or the rate at which they can turn around and so on?

Mr. Streeter: No, the proposed legislation will give the Minister of Transport the enabling authority to make regulations relating to those. We do have regulations in place that specify dates by which all tankers in Canada must be double hulled. We also have safety regulations in place for the operation, construction and manning of tankers. With our partners in the Coast Guard, there are liability regimes in place to ensure that they are accountable for any mistakes or accidents.

Senator Taylor: That is good. In many areas of world you can have a cut-rate Korean tanker with a Liberian registry, a Canadian captain and a Malaysian crew stumbling around the shoreline.

Mr. Streeter: That is precisely why we are trying to use the concept of the authorized representative; so they cannot hide. Ultimately, there is one person we would hold accountable.

Senator Taylor: In the U.S. you cannot discharge your tanks anywhere in the water. In Canada, you can usually do that in a port. Will that change at all? I charter boats in Europe and the Mediterranean. In no place in Canada, until a couple of years ago, could you discharge offshore. Will that still be the case?

Mr. Streeter: We are currently working on regulations with the pilot project on the West Coast. One of difficulties that we have is specifically on the West Coast.

Senator Taylor: In the middle of summer, some of those places on the West Coast stink pretty badly.

Mr. Streeter: We are working with the provinces and municipalities for a holistic approach to clean up the water, as we did on the Great Lakes a few years ago. We are working with the various levels of government to put in place the necessary environmental studies that we must do on things like flush rates in areas where there is a negative impact of discharge. We expect that we will have regulations in that regard in the next two years.

Le sénateur Taylor: Les dispositions de cette loi vont-elles inciter plus de gens à inscrire leurs navires au registre canadien? Même certains de nos grands armateurs inscrivent leurs navires au Panama ou au Libéria. Est-ce que ce projet de loi encouragera les Canadiens à revenir ici, leurs navires battant désormais pavillon canadien plutôt que pavillon panaméen ou libérien?

M. Streeter: Sur le plan économique, il ne s'y trouve rien qui incite les armateurs canadiens à s'inscrire au registre du Canada. Toutefois, l'immatriculation comporte des dispositions importantes afin de garantir qu'on ne puisse pas se servir d'une société comme écran. Grâce aux représentants autorisés, nous savons qui est chargé de la sécurité et de l'exploitation d'un bâtiment, advenant des problèmes de pollution ou d'autres problèmes de sécurité. Le projet de loi ne va pas encourager les gens à changer de pavillon pour adopter le canadien.

Le sénateur Taylor: Est-ce qu'il y a des dispositions dans ce projet de loi qui couvrent d'une façon ou d'une autre les doubles coques des bateaux-citernes, ou leur dimension, ou encore la vitesse à laquelle ils peuvent faire demi-tour, etc.?

M. Streeter: Non. Le projet de loi donne au ministre des Transports l'autorité habilitante de prendre des règlements à cet égard. Il existe des règlements qui précisent les dates limites auxquelles tous les navires-citernes devront être munis d'une double coque au Canada. Il existe aussi des règlements concernant la sécurité pour l'exploitation, la construction et les équipages des navires-citernes. De concert avec la Garde côtière, nous avons prévu des régimes de responsabilité pour garantir que l'on pourra demander des comptes aux propriétaires de ces bâtiments en cas d'erreurs ou d'accidents.

Le sénateur Taylor: C'est bien. Dans de nombreuses régions du monde on peut rencontrer un navire-citerne coréen à bon marché, immatriculé au Libéria, piloté par un capitaine canadien et doté d'un équipage malaysien qui se balade le long de la côte.

M. Streeter: Voilà pourquoi nous avons introduit la notion de représentant autorisé: impossible de se cacher. En fin de compte, une personne pourra être tenue responsable.

Le sénateur Taylor: Il n'y a aucun endroit aux États-Unis où on puisse rejeter des hydrocarbures dans l'eau. Au Canada, d'habitude on peut le faire dans un port. Est-ce que cela va changer? Je nolis des bateaux en Europe et dans la Méditerranée. J'ai constaté qu'il n'y avait aucun endroit au Canada, jusqu'à il y a quelques années, où l'on pouvait rejeter des hydrocarbures au large des côtes. Cela sera-t-il encore le cas?

M. Streeter: Nous sommes en train d'élaborer des règlements dans le cadre du projet-pilote sur la côte Ouest. Les choses sont particulièrement difficiles sur la côte Ouest.

Le sénateur Taylor: Au milieu de l'été, il y a certains endroits de la côte ouest qui sentent plutôt mauvais.

M. Streeter: Nous collaborons avec les provinces et les municipalités pour mettre un point un plan d'attaque général afin de nettoyer l'eau, comme nous l'avons fait dans les Grands Lacs il y a quelques années. Nous travaillons avec les divers paliers de gouvernement pour que soient menées à bien les études environnementales nécessaires sur notamment la vidange que l'on peut faire dans une zone donnée où les rejets ont un impact

The bill is an enabling framework. It lays out the authority that we require to modernize regulations, to be able to react through incorporation by reference of standards.

In the shipping industry and even the yachting industry, yachts are built to International Standards Organization, ISO, standards. Rather than duplicate a regime or create a unique Canadian one, we would have the ability to incorporate by reference and add any Canadian changes that would be necessary. This is an enabling framework. We tried to keep it simple. It lays out the authorities and duties of the safety inspector. It lays out the penalties. The regulations and guidelines and standards would be part of a process that can be readily amended as conditions change, as the next design of personal hovercraft shows up to frustrate us when we regulate personal watercraft.

Senator Callbeck: I want to ask about pollution prevention and response. For what is the Department of Transport responsible? For what is the Department of Fisheries responsible?

Mr. Streeter: For the onboard activities aboard a ship, the regulation of those activities, the carriage of equipment onboard ships to prevent pollution and for the investigation of incidents where ships are involved, the lead responsibility is the Ministry of Transport.

The response to an oil spill, or the regulation of operations for shore-side terminals where refuelling of vessels are transferred to oil terminals is the responsibility of the Coast Guard.

We partner with the Coast Guard and Environment Canada to track down mystery spills on the East Coast, for example, to share resources for pollution overflights, the objective being to deter by letting people know that we are out there.

If pollution is reported, if cleanup is necessary, that is the responsibility of the Coast Guard. If it is an investigation — where did it come from, who to charge — that is marine safety and is the responsibility of Transport Canada.

Senator Callbeck: How does that differ from what we have now?

Mr. Streeter: Now the act says it is all the responsibility of the Ministry of Transport. We work by memorandum of understanding between the two departments since the Coast Guard was devolved to Fisheries and Oceans in 1995.

Legislatively, we have bureaucratic hurdles to overcome. For example, to appoint pollution prevention officers, the Coast Guard trains and it sends a list to the Minister of Transport. The authority to issue those appointments is delegated to the chairman of the Board of Steamship Inspection, which is old honorary title that I hold. I sign cards and appoint pollution prevention officers for the Canadian Coast Guard. We have other bureaucratic arrangements

négatif. Nous nous attendons à ce que les règlements soient prêts d'ici deux ans.

Le projet de loi est un cadre habilitant. Il prévoit les pouvoirs dont nous avons besoin pour moderniser les règlements, pour nous permettre de réagir en invoquant des normes.

En matière de transport maritime et même en ce qui concerne les bateaux de plaisance, la construction des yachts est assujettie aux normes de l'Organisation internationale de normalisation, ISO. Plutôt que de faire double emploi ou de créer des normes spécifiquement canadiennes, nous aurions la capacité d'incorporer par renvoi et d'ajouter les changements canadiens nécessaires. Il s'agit d'un cadre habilitant. Nous avons voulu qu'il demeure simple. Il prévoit les pouvoirs et les devoirs des inspecteurs de la sécurité maritime et les sanctions. Les règlements, les lignes directrices et les normes sont établis suivant un processus qui peut être facilement modifié si l'état des choses change, par exemple s'il survient un nouveau modèle d'aéroglesseur alors que nous réglementons les embarcations personnelles.

Le sénateur Callbeck: Je voudrais vous poser des questions sur la prévention de la pollution et l'intervention? Quelle est la responsabilité du ministère des Transports? Quelle est celle du ministère des Pêches?

M. Streeter: C'est au ministère des Transports qu'il incombe de réglementer les activités à bord d'un bâtiment, le transport du matériel à bord pour prévenir la pollution, ainsi que de mener les enquêtes si un bâtiment est en cause lors d'un sinistre.

S'il y a déversement de pétrole, c'est la Garde côtière qui intervient et c'est elle qui réglemente les activités dans les terminaux côtiers où se déroule le ravitaillement en combustible des bâtiments.

Nous collaborons avec la Garde côtière et Environnement Canada pour retracer les causes des déversements d'origine inconnue sur la côte est, par exemple, et nous partageons nos ressources lors de missions aériennes de prévention de la pollution, l'objectif étant de dissuader les gens en leur faisant savoir que nous sommes aux aguets.

Si l'on nous signale un cas de pollution, si un nettoyage est nécessaire, c'est la Garde côtière qui s'en occupe. S'il faut faire une enquête — savoir d'où vient cette pollution et qui inculper — cela relève de la sécurité maritime, donc de Transports Canada.

Le sénateur Callbeck: Quelle est la différence par rapport à la situation actuelle?

M. Streeter: La loi dispose maintenant que tout relève du ministère des Transports. Les deux ministères concluent des protocoles d'entente depuis que la Garde côtière a été intégrée au ministère des Pêches et des Océans en 1995.

Sur le plan législatif, nous devons surmonter des obstacles bureaucratiques. Par exemple, en ce qui concerne les agents de prévention de la pollution, la Garde côtière s'occupe de la formation, et elle envoie la liste des candidats au ministère des Transports. Le pouvoir de les nommer est délégué au président du Bureau d'inspection des navires à vapeur, et c'est un ancien titre honoraire que je détiens. Je signe les cartes et je nomme les agents

that are in place to address the legislation, but basically we wish to formalize that in legislation so the bureaucracy is minimized. The partnership will be as strong as ever to ensure that everyone who has any role in the prevention of pollution plays that role.

I sign cards and appoint pollution prevention officers for the Canadian Coast Guard. We have other bureaucratic arrangements that are in place to address the legislation, but basically we wish to formalize that in legislation so the bureaucracy is minimized. The partnership will be as strong as ever to ensure that everyone who has any role in the prevention of pollution plays that role.

Senator Callbeck: I was asked whether this proposed legislation dealt with floating cottages. The other night on television there was an interview with a gentleman who had a scheme to build a floating island where 100,000 people could live, simply to avoid taxes.

Mr. Streeter: If it is simply to be rid of taxes it also sounds like the Grand Cayman Islands.

This legislation permits the minister to define what is not a vessel. That may sound like a convoluted approach, but the basic definition of vessel would permit people to build houses on a floating object and tow them around to say they are capable of navigation. They could, therefore, register houses as vessels and not have to pay municipal or provincial taxes, shipping being a federal undertaking. Of course there is no income derived from that so they may not have to pay for municipal services. We have one case of registry of a playhouse that was built in the shape of a ship, however, it is so far from water that it cannot get there to beat the building permit requirements.

This act permits the Minister of Transport to define what is not a vessel so that cannot be done. In other words, municipalities can approach us, we can define what is not a vessel and they can then deal with those people who take up the waterfront property or who do not pay taxes but use all the services. It was a solution that needed to be found because of the jurisprudence for the definition of a vessel.

Yes, indirectly, it does. We will have regulation to deal directly with that, senator.

Senator Finestone: I understand this is enabling framework legislation. Does that mean the standards will appear in the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations?

Mr. Streeter: Yes. I would hope that we will do such a good job they will pass through your system quickly.

de prévention de la pollution pour la Garde côtière canadienne. Il y a d'autres modalités administratives prévues pour répondre aux exigences de la loi mais essentiellement, nous souhaitons les officialiser par ces dispositions législatives-ci de sorte que les démarches administratives soient réduites au minimum. Le partenariat sera aussi solide qu'auparavant pour veiller à ce que quiconque a un rôle à jouer dans la prévention de la pollution le joue.

Je signe les cartes et je nomme les agents de prévention de la pollution pour la Garde côtière canadienne. Il y a d'autres modalités administratives prévues pour répondre aux exigences de la loi mais essentiellement, nous souhaitons les officialiser par ces dispositions législatives-ci de sorte que les démarches administratives soient réduites au minimum. Le partenariat sera aussi solide qu'auparavant pour veiller à ce que quiconque a un rôle à jouer dans la prévention de la pollution le joue.

Le sénateur Callbeck: On m'a demandé si ce projet de loi visait les chalets flottants. L'autre soir, à la télévision, on a interviewé quelqu'un qui prévoit construire une île flottante, pouvant accueillir 100 000 personnes, tout simplement pour qu'elles puissent éviter de payer des impôts.

M. Streeter: Si c'est tout simplement pour éviter de payer des impôts, cela rappelle les îles du Grand Caïman.

La présente mesure législative permet au ministre de définir ce qui n'est pas un bâtiment. Cela peut sembler un moyen détourné de procéder, mais la définition de base de bâtiment pourrait permettre à des gens de construire des maisons sur une plate-forme flottante qui serait remorquée d'un endroit à un autre et de dire que ces maisons sont assimilées à un navire. Par conséquent, ils pourraient immatriculer ces maisons au même titre qu'un navire et éviter de payer des impôts provinciaux ou municipaux, puisque le trafic maritime relève du gouvernement fédéral. Bien entendu, il n'y aurait pas de revenus tirés d'une telle entreprise de sorte qu'ils n'auraient pas à payer pour les services municipaux. Il y a bien eu le cas de l'immatriculation d'une salle de spectacles construite en forme de navire. Elle est située si loin de l'eau cependant qu'on n'a pas pu dans ce cas éviter de respecter les exigences touchant les permis de construction.

La loi permet au ministre des Transports de définir ce qui n'est pas un bâtiment et cela s'appliquerait dans l'exemple que vous avez donné. En d'autres mots, les municipalités peuvent nous consulter et nous leur dirons ce qui n'est pas un bâtiment. Ensuite, elles pourront s'occuper des riverains ou des personnes qui ne payent pas d'impôts fonciers mais utilisent tous les services. Il a fallu trouver cette solution à cause de la jurisprudence en ce qui concerne la définition d'un bâtiment.

Oui, indirectement. Il y aura des règlements qui porteront directement sur cette question, sénateur.

Le sénateur Finestone: Je comprends qu'il s'agit d'une loi-cadre habilitante. Est-ce à dire que les normes seront renvoyées au Comité mixte permanent d'examen de la réglementation?

M. Streeter: Oui. J'espère que nous ferons un si bon travail que le comité pourra les adopter rapidement.

Senator Finestone: Why is the Coast Guard not part of the Department of Transport? Why is it divided?

Mr. Streeter: In 1995 it was decided that the most effective way to operate a large fleet of vessels is to rationalize it within one organization. You may recall that we were in the midst of aggressive protection activity for our fisheries, and we still are. It made sense at the time. Transport Canada's mandate was also to get out of operating and into economic policy and safety. It seemed to be a conflict to be regulating safety, especially in the marine mode, yet being the biggest fleet operator in the country. That conflict was resolved, and many other efficiencies gained, by management agreeing to send the Coast Guard to the Department of Fisheries and Oceans.

Senator Finestone: Do you believe that, if we find this to be good legislation, the committee should examine the regulations, guidelines and standards afterwards, or should they just go to the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations?

Mr. Streeter: That is probably a personal opinion into which I best not venture. As I mentioned in a side conversation with Senator Forrestall who talked to me about the bill the last time we were here for the first part of the Canada Shipping Act reform, I believe that regulations will be developed in consultation with industry and the public, in accordance with Government of Canada guidelines and requirements, and will be passed through that process. You will see them, I am sure, in the standing joint committee. Because this is a living document, I hope that in five or 10 years, when we return for the first set of amendments to the bill, that we will have another chat about what we should do with that.

Senator Finestone: On page 4 you talk about certain impediments to the ability to compete internationally. Could you tell me what the major impediments seem to be?

Mr. Streeter: The major impediment, in terms of safety, is the simple fact that the present act — I say tongue in cheek — was written by Admiral Nelson on his way to trounce Napoleon in Egypt. It is that old. It has been modified piecemeal and it is extremely difficult to understand. Therefore, the shipping companies, inspectors, governments and builders spend an inordinate amount of time obtaining interpretations. The Government of Canada has not had a holistic examination of equipment and regulations to be put on vessels for a number of years. The bill will force that process to take place. We believe that we will be able to come up with a streamlined regime that is easier to understand, easier to implement, easier to enforce, yet will not compromise safety. The simple fact that people spend time considering duplication of different parts of the act is, in fact, a cost to the industry.

Le sénateur Finestone: Pourquoi la Garde côtière ne fait-elle pas partie du ministère des Transports? Pourquoi ce clivage?

M. Streeter: En 1995, il a été décidé que la façon la plus efficace d'exploiter une importante flotte de navires était de la rationaliser au sein d'un seul organisme. Vous vous souvenez peut-être que nous étions au beau milieu de mesures énergiques de protection de nos pêches, et nous le sommes toujours. Cela paraissait logique à l'époque. Le mandat de Transports Canada prévoyait également que le ministère se retire des activités de fonctionnement et s'occupe de la politique économique et de la sécurité. Il paraissait contradictoire de réglementer la sécurité, surtout dans le transport maritime, tout en gérant la plus grosse flotte du pays. On a résolu le problème et accru l'efficacité dans de nombreux autres domaines lorsque les gestionnaires ont convenu de confier la Garde côtière au ministère des Pêches et des Océans.

Le sénateur Finestone: À votre avis, si nous considérons qu'il s'agit d'un bon texte de loi, le comité devrait-il examiner les règlements, directives et normes après coup, ou se contenter de les renvoyer au Comité mixte permanent d'examen de la réglementation?

M. Streeter: Je m'abstiendrai de répondre car c'est sans doute un avis personnel. Comme je l'ai dit en aparté au sénateur Forrestall, qui discutait avec moi du projet de loi la dernière fois que nous avons comparu devant le comité pour la première partie de la réforme de la Loi sur la marine marchande, je crois qu'un règlement sera élaboré de concert avec l'industrie et le grand public, conformément aux directives et exigences du gouvernement du Canada, et que ce règlement sera adopté en suivant le processus établi. Vous aurez l'occasion d'examiner ce règlement au comité mixte permanent. Étant donné qu'il s'agit d'un document évolutif, j'espère que dans cinq ou 10 ans, lorsque nous reviendrons présenter la première série de modifications à la loi, nous pourrions à nouveau discuter des mesures à prendre à ce sujet.

Le sénateur Finestone: À la page 4, vous parlez de certains obstacles qui nous empêchent d'être concurrentiels à l'échelle internationale. Pourriez-vous me dire quels sont les principaux obstacles, selon vous?

M. Streeter: S'agissant de la sécurité, le principal obstacle est le simple fait que la loi actuelle — je le dis en plaisantant — a été rédigée par l'Amiral Nelson lorsqu'il faisait route vers l'Égypte pour écraser Napoléon. Elle date de cette époque. La loi a été modifiée morceau par morceau et elle est très difficile à comprendre. Par conséquent, les sociétés de transport maritime, les inspecteurs, les gouvernements et les constructeurs passent énormément de temps à obtenir des interprétations de la loi. Le gouvernement du Canada n'a pas effectué depuis un certain nombre d'années un examen global des règlements et du matériel dont les navires doivent être dotés. Ce sera obligatoire, en vertu du projet de loi. À notre avis, cela nous permettra d'élaborer un régime simplifié, plus facile à comprendre, plus facile à mettre en vigueur et à appliquer, sans toutefois compromettre la sécurité. Le simple fait que les gens passent du temps à réfléchir au dédoublement de diverses parties de la loi coûte cher à l'industrie.

Senator Finestone: There is no major reform, it is just a re-jigging of the decks on the ship.

Mr. Streeter: The existing act sets out a \$10 fine for molesting a passenger. I believe there are some major changes.

Senator Finestone: I wondered whether the major impediments, apart from language and occasional upgrades, would be found under the regulations or is it really substantive in some way?

Mr. Streeter: It is very substantive. The old act is three times as thick as the new one. There were 800-plus sections. We have reduced that to under 300. There were 200 definitions, some of which were different and were for one part only, versus the entire act. We have reduced the definitions to 30.

We have very prescriptive arrangements as to what qualifications people on board must have, what number of people can be carried on board, the various arrangements that ships must satisfy, as well as voyage limitations that do not make sense with modern technology. It was inhibiting in terms of designing and building ships and, certainly, in terms of operation.

Senator Finestone: The modern, competitive international advantage we seek is not the language. There must be major issues. What are the major issues?

Mr. Streeter: If we sought a competitive advantage for shipping in Canada, we would have to deal with everything — decisions that Industry Canada considered as to whether shipbuilding should be subsidized, for example. We would have to evaluate what other countries have done, which would include, perhaps, considering tax breaks for seafarers. That is beyond my responsibility.

Senator Finestone: It is beyond the parameters of the bill.

Mr. Streeter: That is right. This is a safety bill. Safety too must be cost-effective, and it also must have emphasis on "effective." The requirements to be complied with must be easily understood so that a ship is not tied up, at \$10,000 a day, for a frivolous misunderstanding. It must be clear that if a ship is tied up — and we tie up 110 foreign ships a year that do not meet requirements — we must ensure that it is clearly understood why that is being done and what owners can do to avoid that.

We want shipowners to be part of the safety equation in Canada. Therefore, they must understand what is expected. It is difficult to understand what is expected by referring them to the existing Canada Shipping Act. In the bill we set out what is required. We set out the responsibilities of the master, for example. We have made the legislation easy to understand.

Le sénateur Finestone: Il ne s'agit pas d'une réforme en profondeur, mais simplement d'une réorganisation de certaines choses.

M. Streeter: La loi actuelle prévoit une amende de 10 \$ si l'on maltraite un passager. Je pense qu'il y a des modifications fondamentales.

Le sénateur Finestone: Je me demandais si on ne pourrait pas régler les principaux problèmes, outre les questions de terminologie et les améliorations occasionnelles, dans le cadre des règlements, ou s'il s'agit vraiment de changements de fond?

M. Streeter: Ce sont des changements de fond. L'ancienne loi est trois fois plus volumineuse que la nouvelle. Elle comportait plus de 800 articles. Nous avons réduit ce nombre à moins de 300. Il y avait 200 définitions, dont certaines étaient différentes et s'appliquaient à une partie seulement et non à toute la loi. Nous avons ramené à 30 le nombre de définitions.

Il existe des dispositions très normatives quant aux compétences que doivent posséder les membres d'équipage, au nombre de personnes pouvant être transportées à bord des navires, aux diverses conditions que doivent remplir les navires ainsi qu'aux restrictions visant les voyages qui n'ont plus aucun sens dans le contexte technologique moderne. Cela nous a mis des bâtons dans les roues pour concevoir et construire des navires, ainsi que sur le plan opérationnel.

Le sénateur Finestone: L'avantage concurrentiel moderne que nous souhaitons avoir sur la scène internationale n'est pas lié à la terminologie. Il doit y avoir des questions fondamentales? Quelles sont-elles?

M. Streeter: Si nous cherchions à donner un avantage concurrentiel au transport maritime au Canada, il nous faudrait composer avec tout — les décisions envisagées par Industrie Canada quant à l'utilité de subventionner la construction navale, par exemple. Il nous faudrait évaluer ce qu'ont fait d'autres pays, et notamment envisager, peut-être, des allègements fiscaux pour les marins. Cela sort de mon champ de compétence.

Le sénateur Finestone: Cela dépasse la portée du projet de loi.

M. Streeter: C'est exact. C'est un projet de loi qui porte sur la sécurité. La sécurité doit également être rentable, et l'efficacité est un élément important. Les exigences à remplir doivent être faciles à comprendre, pour éviter qu'un navire ne soit immobilisé, à raison de 10 000 \$ par jour, pour un malentendu frivole. Il faut stipuler clairement que si un navire est immobilisé — et nous immobilisons tous les ans 110 navires étrangers qui ne répondent pas aux exigences — il faut veiller à ce que les armateurs comprennent bien pourquoi nous le faisons et ce qu'ils peuvent faire pour éviter ce genre de choses.

Nous souhaitons que les armateurs contribuent à la sécurité au Canada. Ils doivent donc comprendre ce que l'on attend d'eux. Il est difficile de savoir ce que l'on est censé faire en se reportant à l'actuelle Loi sur la marine marchande du Canada. Dans le projet de loi, nous énonçons les exigences. Nous énonçons les responsabilités du capitaine, par exemple. Nous avons facilité la compréhension de la loi.

Senator Finestone: Can we refuse docking rights to ships that are an absolute danger to our environment?

Mr. Streeter: In the bill we have the right to ban shipping that does not meet certain criteria. What we do now when we do our port state control inspections of foreign vessels, for those who are not in line with international standards, is detain them until they are compliant.

Senator Finestone: Do you allow them to come in and dock?

Mr. Streeter: We have no legislation that permits us to ban them. As a matter of fact, if there is a safety concern we would have concerns about the crew on board.

Senator Finestone: Are there concerns for illegal immigrants in containers?

Mr. Streeter: We have concerns about that as well. We are part of a multi-departmental group that deals with that issue. However, the lead is Immigration Canada.

Senator Finestone: Will that be covered in some way?

Mr. Streeter: It is not covered by our legislation, but it is covered by other Canadian legislation. We have removed any duplication that is evident in our legislation and other legislation.

Senator Finestone: For us to be able to do a substantive job, could you provide us with a list of those with whom you have consulted? You said that the government's commitment to an open approach to consultation on the proposed legislation has resulted in a number of improvements being made to the bill. Could we have a list of those you consulted?

Mr. Streeter: I could provide that to the clerk of the committee for distribution. There are 300-plus organizations and individuals on that list.

Senator Finestone: That might help us to determine whom we would like to see and eliminate duplication.

Mr. Streeter: If you have a question about recommendations for witnesses, I could leave that to the clerk. I would obviously be disposed to give you all the names of the people who agreed with everything that we did. I do not say that everyone agreed with everything.

Senator Finestone: My next question has to do with comparative legislation. You mentioned that Canada's major trading partners accommodate shipping conferences through similar legislation and they have recently reviewed and amended their legislation. Do we have a list of where the amendments took place — a comparison between our proposed legislation, the existing legislation and new legislation in these other countries?

Le sénateur Finestone: Pouvons-nous refuser les droits de mouillage à des navires qui présentent une véritable menace pour notre environnement?

M. Streeter: Il est prévu dans le projet de loi le droit d'interdire des activités de navigation qui ne remplissent pas certains critères. À l'heure actuelle, lorsque nous effectuons nos inspections et nos contrôles des navires étrangers dans nos ports, nous détenons ceux qui ne sont pas conformes aux normes internationales jusqu'à ce qu'ils le soient.

Le sénateur Finestone: Leur permettez-vous de venir au mouillage?

M. Streeter: Aucune loi ne nous permet de leur interdire le mouillage. En fait, si un problème de sécurité se pose, nous devons nous préoccuper des membres d'équipage du navire.

Le sénateur Finestone: Se préoccupe-t-on des clandestins transportés dans les conteneurs?

M. Streeter: Nous nous préoccupons de cette question également. Nous faisons partie d'un groupe multiministériel qui se penche sur cette question. Toutefois, c'est Immigration Canada qui est le ministère responsable.

Le sénateur Finestone: Va-t-on prendre des mesures à cet égard?

M. Streeter: Ce n'est pas prévu dans notre projet de loi, mais des mesures sont prévues dans d'autres lois canadiennes. Nous avons évité tout dédoublement évident entre notre loi et les autres lois.

Le sénateur Finestone: Pour nous permettre de faire un travail de fond, pourriez-vous nous remettre la liste des groupes que vous avez consultés? Vous avez dit que l'engagement du gouvernement à tenir des consultations intensives sur le projet de loi avait permis d'apporter certaines améliorations à cette mesure. Pourrions-nous obtenir la liste des gens que vous avez consultés?

M. Streeter: Je pourrais la fournir au greffier du comité qui la distribuera. Il y a sur cette liste plus de 300 organismes et particuliers.

Le sénateur Finestone: Cela nous aidera peut-être à décider des témoins que nous voulons entendre et d'éviter les dédoublements.

M. Streeter: Si vous avez une question au sujet des témoins à recommander, je pourrais fournir cela au greffier. Il va sans dire que je serais enclin à vous donner le nom des personnes qui ont approuvé tout ce que nous avons fait. Je ne prétends pas que nous ayons fait l'unanimité.

Le sénateur Finestone: Ma question suivante porte sur la législation comparée. Vous avez dit que les principaux partenaires commerciaux du Canada ont pris des mesures concernant leurs conférences maritimes dans des lois semblables et qu'ils ont récemment examiné et modifié leurs lois. Avez-vous une liste des modifications qui ont été apportées — une comparaison entre notre projet de loi, la loi actuelle et la nouvelle loi en vigueur dans les autres pays?

Mr. Rysanek: Senator, we can provide a comparative paper on legislation that launches the changes that are before you, which is similar legislation in the United States. On the issue of ensuring that our legislation is reasonably well harmonized with that of the United States, we certainly have a fair amount of detail that we can provide. We could also, through our contacts, obtain detailed information on legislation in the European Community, which was also a guiding principle. That is where we are harmonized as well.

Senator Finestone: That is well and good. Canada's growing international trade on the Asia Pacific Coast is also important. How do we compare on that legislative coastline? I am pleased that we will harmonize with the United States, although it is not always in our best interests. I would like to compare all of those.

Page eight contains exemptions. It says that SCEA exempts shipping conferences from certain provisions of the Competition Act and sets the rules for their operation in Canada. What is the relationship? Why do we use SCEA instead of using the Competition Act? We use it for everything else to make determinations. Why would we use a different methodology in this case? What rules have been changed?

Mr. Rysanek: The very existence of the Shipping Conferences Exemption Act is a framework that provides protection for activities that are normally prohibited by the Competition Act. Obviously, another legislative framework is required to sanction and permit behaviour or business conduct, which otherwise is prohibited by the Competition Act.

In this case, it is the framework of the Shipping Conferences Exemption Act. It exempts the conferences from two or three key principles that the Competition Act normally safeguards: the right to collude and agree on prices, on services, on ports and on routes which are served by the Conferences. Those are the principal activities of the conferences that are allowed by SCEA. Therefore, they are protected from any infraction of the Competition Act.

Senator Finestone: Senator Spivak asked a question that related to pro-competitive activity in respect of special rates, conditions and discount services, depending on the size. What type of pro-competitive activity, but which protects the privacy of information, would be in place?

Mr. Rysanek: I partly responded to the same question. In the future, following this amendment, when an individual line enters into a private contract with an individual or shipper outside of the conference agreement, it will not be compelled to share information on that private contract with the members of conference. We seek to preserve the confidential nature of the private contract in the legislation.

There has been discussion on whether, in fact, the member of the conference who acts in that fashion should be specifically prohibited from sharing the information. That is where the

M. Rysanek: Sénateur, nous pouvons vous fournir un document comparatif sur une loi visant à mettre en oeuvre les modifications prévues dans le projet de loi à l'étude: il s'agit d'une loi américaine semblable à celle-ci. Nous pourrions vous fournir des renseignements détaillés sur tout ce que nous avons fait pour veiller à ce que notre loi soit suffisamment harmonisée avec celle des États-Unis. Nous pourrions également, par le biais de nos contacts, obtenir des renseignements détaillés sur la législation de la Communauté européenne, dont nous nous sommes également inspirés. Là aussi, nous avons essayé d'harmoniser nos lois.

Le sénateur Finestone: C'est très bien. Il ne faut pas oublier non plus l'importance croissante du commerce international entre le Canada et les pays côtiers d'Asie pacifique. Notre loi est-elle comparable à celle de ces pays? Je me réjouis d'apprendre que nous allons harmoniser notre législation avec celle des États-Unis même si ce n'est pas toujours dans notre intérêt supérieur. J'aimerais pouvoir faire une comparaison entre tous ces pays.

La page 8 comporte des exemptions. Il est dit que la LDCM exempte les conférences maritimes de certaines dispositions de la Loi sur la concurrence et établit les règles visant leurs activités au Canada. Quel est le rapport? Pourquoi invoquer la LDCM plutôt que la Loi sur la concurrence? Nous nous fondons toujours sur celle-ci pour prendre des décisions. Pourquoi procéder de façon différente en l'occurrence? Quelle règle a-t-on modifiée?

M. Rysanek: L'existence même de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes est un cadre qui assure la protection d'activités normalement interdites par la Loi sur la concurrence. De toute évidence, il faut un autre cadre législatif pour avaliser et autoriser certains agissements ou certaines pratiques commerciales qui, autrement, sont interdits par la Loi sur la concurrence.

En l'occurrence, il s'agit du cadre de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Celle-ci exempte les conférences de l'application de deux ou trois principes clés normalement interdits par la Loi sur la concurrence: le droit de collusion et de s'entendre sur les prix, les services, les ports et les routes desservies par les conférences. Ce sont les principales activités des conférences qu'autorise la LDCM. Celles-ci sont donc à l'abri de toute infraction à la Loi sur la concurrence.

Le sénateur Finestone: Le sénateur Spivak a posé une question au sujet des pratiques proconcurrentielles relatives aux tarifs spéciaux, aux conditions et aux services d'escompte, en fonction de la taille. À quel genre de pratiques proconcurrentielles pourra-t-on se livrer, tout en protégeant le caractère confidentiel des renseignements?

M. Rysanek: J'ai répondu en partie à la même question. À l'avenir, une fois cette modification adoptée, lorsqu'une compagnie maritime conclut un contrat privé avec un particulier ou un expéditeur en dehors de la conférence, elle ne sera pas obligée de communiquer les renseignements concernant ce contrat privé aux membres de la conférence. Nous tenons à préserver la confidentialité du contrat privé dans la loi.

Il y a eu des discussions sur la question de savoir si, en fait, il faudrait interdire précisément au membre de la conférence qui agit de cette façon de communiquer les renseignements. C'est sur ce

amendment, which actually was achieved during the committee on transport and government operation, clarified the language that while we cannot prohibit the member from sharing the information we can certainly put enough restrictions on the conference not to ask the question.

It is an issue of how far the legislation can go in terms of controlling disclosure of information, which in itself, of course, is not an infraction of the Competition Act.

Senator Finestone: There is strong personal privacy protection and business protection under the e-commerce bill, Bill C-6, of John Manley. Bill C-6 brought about the Personal Information Protection and Electronic Documents Act, which passed and came into effect January 1 of this year. Why can we not use it?

I do not know if I am in the correct field of activity, but it seems to me that wherever there is competition, and to prevent the potential for raiding and misinformation, there has to be a certain degree of privacy. It is a business privacy clause, in a sense.

Mr. Rysanek: I admit that I am not familiar with the act or whether the activity is of an identical nature. We were guided by the spirit of the Competition Act. The sharing of information is not illegal. It is acting on the sharing of information that is illegal under the Competition Act. That is where we thought our provision was consistent with the spirit of the Competition Act.

The Deputy Chairman: For the senator's own information, it is the largest, uncoded piece of legislation in existence in Canada. It contains about 800 pages on only one level. The volumes of law that are affected would fill this table.

Senator Spivak: I know that we will have the officials back because this is a complicated bill. I will address myself to a very narrow point of interest now.

Does the bill contain anything about ballast water? The most serious threat to our waterways is exotic species. Is that a question of law, or is it a question of enforcement? Is there anything different in the bill?

Mr. Streeter: In this bill, for the first time, there is our ability to regulate ballast water relative to pathogens, such as cholera.

We currently have the authority to prohibit dumping of ballast water in certain areas. We now have guidelines in place. We were waiting for international legislation. We are now working with the United States Coast Guard, Environment Canada and the international joint commission to come up with a testing protocol. What we lack is a testing protocol for ballast water.

point que l'amendement qui a été adopté lors de l'étude par le comité des transports et des opérations gouvernementales a permis de préciser le libellé en disant que, même s'il est impossible d'interdire aux membres de communiquer les renseignements, nous pouvons en tout cas imposer des restrictions suffisantes à la conférence pour qu'on ne pose pas la question.

Il s'agit de voir jusqu'où peut aller la loi en matière de contrôle de la divulgation des renseignements, ce qui en soit, bien entendu, ne constitue pas une infraction à la Loi sur la concurrence.

Le sénateur Finestone: La protection des renseignements personnels et des entreprises fait l'objet de mesures énergiques dans le projet de loi sur le commerce électronique, le projet de loi C-6, de John Manley. Le projet de loi C-6 a donné lieu à la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, qui a été adoptée et est entrée en vigueur le 1er janvier dernier. Pourquoi ne pouvons-nous pas invoquer cette loi?

Je ne sais pas si nous parlons du même domaine d'activité, mais, à mon avis, chaque fois qu'il y a concurrence, et pour prévenir le risque de maraudage et de désinformation, il faut garantir la protection de certains renseignements. Il s'agit d'une certaine façon d'une disposition sur la protection des renseignements d'ordre commercial.

M. Rysanek: J'admets ne pas bien connaître cette loi ni savoir s'il s'agit d'activité semblable. Nous nous sommes inspirés de l'esprit de la Loi sur la concurrence. La communication de renseignements n'est pas illégale. Ce qui est illégal aux termes de la Loi sur la concurrence, c'est prendre des mesures à la suite de la communication de renseignements. C'est pourquoi nous avons pensé que notre disposition était compatible avec l'esprit de la Loi sur la concurrence.

Le vice-président: Pour votre gouverne, sénateur, il s'agit de la plus volumineuse loi non codifiée au Canada. Elle renferme quelques 800 pages sur un seul niveau. La quantité des textes de loi qui sont touchés couvrirait cette table.

Le sénateur Spivak: Je sais que les fonctionnaires reviendront puisqu'il s'agit d'un projet de loi compliqué. J'aborderai maintenant un aspect bien circonscrit.

Le projet de loi traite-t-il des eaux de ballast? En ce qui concerne nos voies de navigation, la menace la plus sérieuse touche les espèces exotiques. S'agit-il de la loi ou bien de son exécution? Est-ce modifié dans le projet de loi?

M. Streeter: Ce projet de loi nous permettrait, pour la première fois, de réglementer les agents pathogènes, tels que le choléra, dans les eaux de ballast.

Nous avons déjà le pouvoir d'interdire le rejet des eaux de ballast dans certaines zones. Nous avons établi des lignes directrices. Nous attendons un instrument juridique international. Nous sommes en train de nous concerter avec la Garde côtière des États-Unis, Environnement Canada et la Commission mixte internationale pour un protocole d'essai. Il nous faut un protocole d'essai pour les eaux de ballast.

Senator Spivak: It seems to me that in the Marine Liability Act that there is something where liability is exempted. Is it pathogens that are exempted?

Mr. Streeter: They are exempt from the present provisions of the oil pollution concerns.

Senator Spivak: Why are they exempt?

Mr. Streeter: They are exempt because they are not, at this point, defined as pollutants.

Senator Spivak: Why are pathogens exempt? Inclusion of pathogens would be a powerful disincentive to playing fast and loose with ballast water.

Mr. Streeter: We could not even try to frame the potential liability, which is always a difficulty with any liability conference, if it is an international conference that we are embodying here.

Senator Spivak: I will take your word for it, for the time being.

Mr. Streeter: Certainly we regulate the management of ballast water on board ship to minimize the introduction into Canada of non-native species. I am sure you are thinking that is, at this point in time, putting the horse after the cart, if we consider zebra mussels.

Senator Spivak: There are other exotic species as well, such as lampreys.

Mr. Streeter: We try to prevent the introduction of further species and to prevent the spread of existing species now, which we do through ballast water management standards, and which we will also be doing through testing and discharge.

Senator Spivak: We are speaking broadly now; we will get it into in more detail later. I cannot remember it all, but there were things transferred from or eliminated from CEPA that came under one of these acts. I do not know which one. The memorandum of understanding between the Canadian Marine Manufacturers Association, or something like that, is a voluntary kind of memorandum dealing with reduction of emissions of pollution. The Minister of Environment hinted very broadly that under CEPA there would be stricter regulation.

Again, it is the same question that Senator Callbeck asked. What is the relationship between what the legal responsibility is under CEPA and what this act involves in terms of pollution of marine vessels, especially of those not more than 15 tonnes gross — in other words, various kinds of recreational craft?

Mr. Streeter: We have colleagues from the Department of the Environment here.

Senator Spivak: I would be very interested in an answer.

Le sénateur Spivak: Il me semble que la Loi sur la responsabilité en matière maritime prévoit une exemption de responsabilité. Est-ce que ce sont les agents pathogènes qui sont exemptés?

M. Streeter: Ils sont exemptés en vertu des dispositions actuelles concernant la pollution par les hydrocarbures.

Le sénateur Spivak: Pourquoi sont-ils exemptés?

M. Streeter: Ils sont exemptés parce qu'ils ne sont pas, en ce moment, définis comme des polluants.

Le sénateur Spivak: Pourquoi les agents pathogènes sont-ils exemptés? L'inclusion des agents pathogènes découragerait fortement l'insouciance concernant les eaux de ballast.

M. Streeter: Il nous serait presque impossible de formuler la responsabilité éventuelle, et c'est un obstacle éternel aux conférences sur la responsabilité, s'il s'agit bel et bien d'une conférence internationale.

Le sénateur Spivak: Je vous crois sur parole, pour l'instant.

M. Streeter: Nous pouvons certes réglementer la gestion des eaux de ballast à bord des navires afin de minimiser l'entrée d'espèces non indigènes au pays. Je suis sûr que vous vous dites que, à ce stade-ci, on met la charrue devant les boeufs, si l'on pense aux moules zébrées.

Le sénateur Spivak: Il y a d'autres espèces exotiques aussi, comme les lampiroies.

M. Streeter: Nous essayons d'empêcher l'introduction de nouvelles espèces et d'enrayer la propagation des espèces qui existent déjà, et nous essayons d'y parvenir par le biais de normes de gestion des eaux de ballast, et nous le ferons par vérification et rejet.

Le sénateur Spivak: Nous parlons en termes généraux pour l'instant. Nous entrerons dans le vif de la question plus tard. Il y a des choses, et j'en oublie certaines, qui ont été transférées ou éliminées de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et qui relevait de l'une de ces lois. J'ignore laquelle. Le protocole d'entente avec l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, ou quelque chose comme ça, est une espèce de protocole volontaire concernant la réduction des émissions de polluants. Le ministre de l'Environnement a laissé entendre qu'en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, la réglementation serait plus stricte.

Encore une fois, c'est la même question qu'a posée le sénateur Callbeck. Quel est le rapport entre la responsabilité juridique en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et ce que prévoit ce projet de loi en ce qui a trait à la pollution par les bâtiments de mer, notamment ceux dont la jauge brute n'excède pas 15 tonnes — autrement dit, divers types d'embarcations de plaisance?

M. Streeter: Nous avons ici des collègues du ministère de l'Environnement.

Le sénateur Spivak: J'aimerais bien avoir une réponse.

While you are answering that question, in terms of pollution, does the Canadian Environment Assessment Act come into play here at all? I am thinking, for example, of the impact on wildlife from personal watercraft, which is tremendous. I imagine CEPA would deal with the gross amounts of pollution from two-stroke engines.

Mr. Morrie Kirshenblatt, Head, Off-Road Regulations Section, Environment Canada: Just to back up a little, the memoranda of understanding you referred to were developed at the time CEPA was in its infancy and going through the parliamentary process. That is an attempt to fast-track engines designed to meet U.S. federal emission standards in this country.

Minister Anderson has recently announced that as part of a broader policy objective within the department that we are going through and in certain cases updating the existing motor vehicle emissions regulations. Those would be the ones that apply to cars. As well, under the new authorities under CEPA, we would be examining other categories of off-road engines such as marine engines, pleasure craft such as outboard engines and personal watercraft.

Senator Spivak: Does that include lawn mowers?

Mr. Kirshenblatt: That includes lawn mowers as well as off-road diesel engines. The particular amendment that is contained in CSA is an attempt to redress or correct, since CEPA has been passed. On careful review by our counsel we have learned we do not have that authority as CEPA is currently written, so this is to reset that with respect to marine engines.

Senator Spivak: We knew that when we were going there.

Mr. Kirshenblatt: That is the big picture as to why CEPA is here. As well, our minister's policy direction is that we are moving to, if you like, "back stop" and put into place regulations respecting emissions from those various categories of off-road engines.

Senator Spivak: Even though we have section 136(h) of Bill C-14, it is really the CEPA act that governs the emissions. It governs not even by legislation but by regulation.

Mr. Dan Blasioli, Legal Counsel, Environment Canada Legal Services, Department of Justice: I would like to make a small qualification. The regulation through CEPA is for a small subset of pleasure craft, not any ship of a greater size. That remains with Transport Canada.

Senator Spivak: This says, I understand, not more than 15 tonnes gross tonnage. That is for pleasure craft. Are you thinking of CEPA applying to even for smaller craft than that?

Mr. Streeter: Senator, there are small commercial vessels of less than 15 gross tonnes: for example, whale watchers. The difficulty that we had in terms of defining was the cut-off. Therefore, what we have done with the amendment you will see here for CEPA is to permit the Department of Environment to

Tant qu'à répondre à cette question, à propos de la pollution, est-ce que la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale entre en jeu ici? Je pense notamment à l'énorme incidence des motomarines sur la faune. J'imagine que la Loi canadienne sur la protection de l'environnement traiterai de la pollution brute venant des moteurs à deux temps.

M. Morrie Kinshenblatt, chef, Réglementation hors route, Environnement Canada: Juste pour revenir aux protocoles d'entente auxquels vous avez fait allusion, ils ont été rédigés à l'époque où la Loi canadienne sur la protection de l'environnement en était à ses débuts et franchissait les étapes du processus législatif. Il s'agit d'une tentative de faire entrer au Canada, dans les meilleurs délais, des moteurs conçus pour répondre aux normes fédérales des États-Unis en matière d'émissions.

La ministre Anderson a récemment annoncé que le ministère, dans le cadre d'un objectif de politique plus large, revoit et, dans certains cas, met à jour les règlements actuels en matière d'émissions des véhicules automobiles. Il s'agirait de ceux qui s'appliquent aux voitures. De même, en vertu des nouveaux pouvoirs conférés par la LCPE, il examinerait d'autres catégories de moteurs tels que les moteurs marins, les moteurs de bateaux de plaisance et les motomarines.

Le sénateur Spivak: Est-ce que cela comprend les tondeuses?

M. Kirshenblatt: Cela comprend les tondeuses de même que les moteurs diesel hors route. L'amendement contenu dans la LCPE vise à apporter une correction étant donné que la loi a été adoptée. Lorsque nous avons passé en revue la loi, nous avons constaté que nous n'avions pas ce pouvoir compte tenu du libellé de la LCPE. Donc, ceci corrigera le tir en ce qui concerne les moteurs marins.

Le sénateur Spivak: Nous le savions.

M. Kirshenblatt: C'est pour cela que nous sommes ici. De même, le ministre veut que nous mettions en place des règlements au sujet des émissions de toutes ces catégories de moteurs hors route.

Le sénateur Spivak: Alors, même si nous avons l'alinéa 136(h) du projet de loi C-14, c'est la LCPE qui régit les émissions. Et ce n'est pas seulement la loi, mais aussi la réglementation.

M. Dan Blasioli, conseiller juridique, Services juridiques, Environnement Canada, ministère de la Justice: J'aimerais apporter une petite clarification. La réglementation en vertu de la LCPE ne touche qu'un petit sous-ensemble de bateaux de plaisance, mais pas de grands navires. Les grands navires demeurent la responsabilité de Transports Canada.

Le sénateur Spivak: Si je comprends bien, le projet de loi stipule une jauge brute qui n'excède pas 15 tonnes. C'est pour un bateau de plaisance. Pensez-vous que la LCPE s'appliquerait même à des plus petits navires?

M. Streeter: Honorable sénateur, il y a des navires commerciaux qui ont moins de 15 tonnes; par exemple les bateaux pour l'observation des baleines. Il était difficile de décider où tirer la ligne. Donc, ce que nous avons fait dans le cas de l'amendement touchant la LCPE, c'est de permettre au ministère

regulate all small engines irrespective of application. After a certain horsepower, however, Transport Canada regulates larger marine diesel engines. Our partners in Environment Canada will regulate small diesel engines and all spark ignition engines that are used in shipping. We will continue to regulate. We regulate aircraft engines; we regulate rail engines.

Senator Spivak: If I understand you correctly, you are offloading the enforcement or whatever of small pleasure craft to the Department of Environment under CEPA.

Mr. Street: No, we are partnering for them to provide rules or regulatory framework. Enforcement will be undertaken by pleasure craft inspectors, by police agencies, by steamship inspectors for Transport Canada and, if necessary, by environment-compliance testing.

Senator Spivak: What I am concentrating on like a laser is under which schedule this is going to come about to regulate two-stroke engines, particularly personal watercraft. There are various kinds of engines. I will give you an example. According to Environment Canada, one hour of a 70 horsepower two-stroke engine is the same as 8,000 kilometers for a new car.

It is on the Web site of the Environment Canada Technology Centre; that is where it is from.

Mr. Kirshenblatt: To respond to your question, the way CEPA is designed, we would be in the business with this amendment. This is an enabling authority to allow us to regulate the manufacturers of those engines. For a frame of reference, when passenger-car emissions regulations are set, a manufacturer or an importer can import vehicles for first retail sale only after meeting prescribed standards.

With reference to the two-stroke engine, our approach is one of establishing performance standards. An engine in a given category cannot emit more than X grams of hydrocarbons per hour, for argument's sake.

Senator Spivak: Are these carcinogens?

Mr. Kirshenblatt: In this case, it refers just to gaseous emissions, such as hydrocarbons, carbon monoxide and so forth. From there, we would leave it up to the industry and the individual manufacturers to develop an approach.

Senator Spivak: I want to have one answer, yes or no: Will you introduce regulations in addition to that memorandum of understanding which is voluntary? That is my final question.

Mr. Kirshenblatt: That is our intent, assuming Parliament deems to pass this law and, therefore, amendments to CEPA. Our direction is to go forward with regulations.

Senator Spivak: Perhaps I could deal with my other questions by writing to these officials and they would be good enough to answer?

de l'Environnement de réglementer tous les petits moteurs, quel que soit leur usage. Mais après un certain niveau de puissance, cependant, c'est Transports Canada qui réglemente les moteurs marins diesel plus gros. Nos partenaires à Environnement Canada vont réglementer les petits moteurs diesel et tous les moteurs à explosion employés dans le domaine maritime. Nous allons continuer de réglementer. Nous réglementons les moteurs d'avion; nous réglementons les moteurs de train.

Le sénateur Spivak: Si je vous comprends correctement, vous remettez l'application concernant les petites embarcations de plaisance au ministère de l'Environnement, aux termes de la LCPE.

M. Streeter: Non, nous travaillons en partenariat avec eux afin d'assurer un cadre de réglementation. La mise en application sera assurée par les inspecteurs des embarcations de plaisance, par les autorités policières, par les inspecteurs de navires à vapeur de Transports Canada, et, si nécessaire, par contrôle de conformité environnementale.

Le sénateur Spivak: Moi, ce que je veux savoir exactement, c'est en vertu de quelle annexe va-t-on réglementer les moteurs à deux temps, en particulier les motomarines. Il y a plusieurs types de moteurs. Je vais vous donner un exemple. Selon Environnement Canada, une heure de fonctionnement d'un moteur à deux temps de 70 chevaux équivaut à 8 000 kilomètres pour une nouvelle voiture.

Ce renseignement se retrouve sur le site Web du Centre de la technologie d'Environnement Canada; c'est de là que je tiens ce renseignement.

M. Kirshenblatt: En réponse à votre question, la façon dont la LCPE est conçue, nous serions habilités avec cet amendement. Il s'agit d'une autorité habilitante qui nous permet de réglementer les fabricants de ces moteurs. Simplement pour vous mettre dans le contexte, lorsqu'on fixe la réglementation pour les voitures, un fabricant ou un importateur peut importer des véhicules pour la vente au détail seulement après avoir respecté les normes prescrites.

Pour ce qui est du moteur à deux temps, nous voulons fixer des normes de rendement. C'est-à-dire qu'un moteur d'une catégorie donnée ne peut pas émettre plus de X grammes d'hydrocarbures par heure, par exemple.

Le sénateur Spivak: Est-ce qu'il s'agit de carcinogènes?

M. Kirshenblatt: Dans ce cas-ci, nous parlons seulement des émissions gazeuses, telles que les hydrocarbures, le monoxyde de carbone, et ainsi de suite. À partir de là, ce serait à l'industrie et aux divers fabricants de déterminer leur approche.

Le sénateur Spivak: Je veux que vous me répondiez par oui ou non: Allez-vous prendre des règlements en plus du protocole d'entente volontaire? C'est ma dernière question.

M. Kirshenblatt: C'est ce que nous voulons faire, si le Parlement adopte cette loi et par conséquent les modifications à la LCPE. Nous voulons aller de l'avant avec les règlements.

Le sénateur Spivak: Pour ce qui est de mes autres questions, est-ce que je pourrais les envoyer par écrit à ces fonctionnaires qui auraient l'obligance d'y répondre?

The Deputy Chairman: Send the responses to the Clerk of the Committee who will then distribute them.

Senator Callbeck: Someone involved in the shipping business complained to me that it is very difficult to find anything in this act. Is there a new table of provisions in this act?

Mr. Streeter: This table is not in the existing act. There is in our office consolidation an index, but, because the existing act was amended piecemeal, it is a difficult and convoluted document. That is why we wanted a new format.

Senator Callbeck: This bill should solve the problem?

Mr. Streeter: Our stakeholders are very happy with this and would very much like to see it passed as quickly as possible so that the provisions which impact on registry will soon be enabled.

Senator Callbeck: You mentioned that not all stakeholders were happy. Where was the major criticism?

Mr. Streeter: The major criticism was with the administrative penalty scheme. Many felt that we would be overly zealous in applying those penalties. We have assured them that will not be the case. They remain sceptical because it is new. As I am sure Senator Forrestall would attest, mariners by nature are generally small-c conservatives.

The Deputy Chairman: Gentlemen, we appreciate your help. This is a good start to a long journey.

Honourable senators, we will meet here Tuesday next at 9:30 a.m. to hear from the Shipping Federation of Canada and the Canadian Marine Manufacturers Association.

The committee adjourned.

Le vice-président: Envoyez les réponses au greffier du comité qui en assurera ensuite la distribution.

Le sénateur Callbeck: Il y a quelqu'un qui travaille dans le domaine du transport maritime qui s'est plaint qu'il est très difficile de se retrouver dans cette loi, y a-t-il une nouvelle table analytique dans cette loi?

M. Streeter: Cette table n'existe pas dans la loi actuelle. Dans notre codification administrative, il y a un index, mais étant donné que la loi actuelle a été modifiée à la pièce, il s'agit d'un document très complexe. C'est pour cela que nous voulions un nouveau format.

Le sénateur Callbeck: Ce projet de loi devrait régler le problème?

M. Streeter: Nos intervenants en sont très heureux et voudraient que ce soit adopté le plus rapidement possible afin que les dispositions qui traitent du registre puissent entrer en vigueur bientôt.

Le sénateur Callbeck: Vous avez mentionné que ce ne sont pas tous les intervenants qui sont heureux. Quelle était la critique la plus souvent formulée?

M. Streeter: On a surtout critiqué le régime de sanctions administratives. Il y en a beaucoup qui ont pensé qu'on appliquerait à outrance ces sanctions. Nous leur avons assuré que ce ne sera pas le cas. Ils ne sont pas tout à fait rassurés puisqu'il s'agit de quelque chose de nouveau. Le sénateur Forrestall pourrait en attester, les marins de par leur nature sont habituellement très conservateurs.

Le vice-président: Messieurs, nous sommes reconnaissants de votre apport. Il s'agit d'un bon départ.

Honorables sénateurs, nous allons nous réunir ici mardi prochain à 9 h 30 afin d'entendre des témoins de la Fédération maritime du Canada et de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques.

La séance est levée.

Officials from Fisheries and Oceans Canada:

Steve Troy, Director, Safety and Environmental Systems;

Aziz Saheb-Ettaba, Counsel, Legal Services.

Officials from Environment Canada:

Morrie Kinshenblatt, Acting Head, Off-Road Regulation
Section;

Dan Blasioli, Legal Counsel, Legal Services.

Hauts fonctionnaires de Pêches et Océans Canada:

Steve Troy, directeur, Systèmes de sécurité et d'intervention
environnementale;

Aziz Saheb-Ettaba, avocat, Services juridiques.

Hauts fonctionnaires d'Environnement Canada:

Morrie Kinshenblatt, chef intérimaire, Réglementation hors
route;

Dan Blasioli, conseiller juridique, Services juridiques.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport. L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports.

WITNESSES—TÉMOINS

On Busing Regulations:

Officials from Transport Canada:

Guylaine Roy, Director General, Surface Transportation Policy;
Émile Di Sanza, Executive Director, Canada Transportation Act Review.

Sur la réglementation du transport par autobus:

Hauts fonctionnaires de Transports Canada:

Guylaine Roy, directrice générale, Politique des transports terrestres;
Émile Di Sanza, directeur exécutif, Examen de la Loi sur les transports au Canada.

WITNESSES—TÉMOINS

On Bill C-14:

Officials from Transport Canada:

Bud Streeter, Director General, Marine Safety;
Mark Gauthier, Senior Counsel, Legal Services;
Jerry Rysanek, Director, International Marine Policy and Liability;
Louis Gautier, Counsel, Legal Services.

Sur le projet de loi C-14:

Hauts fonctionnaires de Transports Canada:

Bud Streeter, directeur général, sécurité maritime;
Mark Gauthier, conseiller juridique, Services juridiques;
Jerry Rysanek, directeur, Politique maritime internationale et responsabilité civile;
Louis Gautier, avocat, Services juridiques.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

A1
C19
T83



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, June 12, 2001

Le mardi 12 juin 2001

Issue No. 11

Fascicule n° 11

Second meeting on:
Bill C-14, An Act respecting shipping
and navigation and to amend the
Shipping Conferences Exemption Act, 1987
and other Acts

Deuxième réunion concernant:
Le projet de loi C-14, Loi concernant la marine
marchande et la navigation et modifiant la
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences
maritimes et d'autres lois

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Fitzpatrick
Callbeck	Gill
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
De Bané, P.C.	Morin
Eyton	Spivak
Finestone, P.C.	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Taylor (*June 7, 2001*).

The name of the Honourable Senator Rompkey, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Sparrow (*June 7, 2001*).

The name of the Honourable Senator Fitzpatrick substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn (*June 7, 2001*).

The name of the Honourable Senator De Bané, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Rompkey, P.C. (*June 12, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Fitzpatrick
Callbeck	Gill
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
De Bané, c.p.	Morin
Eyton	Spivak
Finestone, c.p.	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Adams est substitué à celui de l'honorable sénateur Taylor (*le 7 juin 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Rompkey, c.p. est substitué à celui de l'honorable sénateur Sparrow (*le 7 juin 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Fitzpatrick est substitué à celui de l'honorable sénateur Fairbairn (*le 7 juin 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur De Bané, c.p. est substitué à celui de l'honorable sénateur Rompkey, c.p. (*le 12 juin 2001*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 12, 2001

(16)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

[English]

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, De Bané, P.C., Finestone, P.C., Fitzpatrick, Forrestall, Gill and Spivak (8).

Other senator present: The Honourable Senator Cordy (1).

In attendance: Martin Brennan, special advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2001, the committee proceeded to study Bill C-14. (*See Issue No. 10, Wednesday, June 6, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Shipping Federation of Canada:

Gilles Bélanger, President and Chief Executive Officer;

Anne Legars, Director, Policy and Government Affairs.

From the Canadian Marine Manufacturers Association:

J.A. (Sandy) Currie, Executive Director.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The Shipping Federation of Canada and the Canadian Marine Manufacturers Association submitted a brief.

At 11:45 a.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 12 juin 2001

(16)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

[Traduction]

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, De Bané, c.p., Finestone, c.p., Fitzpatrick, Forrestall, Gill et Spivak (8).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Cordy (1).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2001, le comité entreprend l'examen du projet de loi C-14. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 10 du mercredi 6 juin 2001.*)

TÉMOINS:

De la Fédération maritime du Canada:

Gilles Bélanger, président-directeur général;

Anne Legars, directrice, Politiques et affaires gouvernementales.

De l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques:

J.A. (Sandy) Currie, directeur général.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

La Fédération maritime du Canada et l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques présentent un mémoire.

À 11 h 45, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 12, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-14, respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts, met this day at 9:35 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Good morning. This morning, we have Bill C-14, an act respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts.

[*Translation*]

With us this morning is Mr. Gilles Bélanger, President and CEO of the Canadian Shipping Federation and Ms Anne Legars, also from the Canadian Shipping Federation.

Welcome to the committee. We have received your documents in both official languages and we thank you for sending them to us. You have 15 minutes to make your presentation, as we would like to devote 45 minutes to questions.

Mr. Gilles Bélanger, President and Chief Executive Officer, Shipping Federation of Canada: My presentation will not take up 15 minutes, so we will have ample time for questions.

I am the President of the Canadian Shipping Federation. With me is Anne Legars, Director, Policy and Government Affairs.

[*English*]

The federation represents over 95 per cent of ocean vessels, including international cruise vessels trading internationally to and from ports in Atlantic Canada, the St. Lawrence River and the Great Lakes. Our members and the companies they represent are listed in Appendix I to our brief.

The federation welcomes Transport Canada's efforts to modernize and streamline the Canada Shipping Act, which is a vitally important piece of legislation for our industry. On the whole, the federation supports Bill C-14, but wishes to suggest a few changes. We also take this opportunity to note that the consultation process held by Transport Canada has proven to be extremely fruitful in terms of streamlining the issues and rectifying a variety of drafting problems at an early stage. As a result, we are free today to focus mainly on policy issues.

Bill C-14 grants the government powers in rule setting, enforcement, investigation and adjudication that are much wider than under the current Canada Shipping Act. Although we fully recognize that Transport Canada needs flexibility, as well as broad powers to efficiently fulfil its mandate, we are nevertheless concerned with three aspects of the proposed new regime: One,

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 12 juin 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois, se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, pour en faire l'examen.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Bonjour. Ce matin, nous examinons le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois.

[*Français*]

Ce matin, nous accueillons M. Gilles Bélanger, président et chef de la direction de la Fédération maritime du Canada et Mme Anne Legars, également de la Fédération maritime du Canada.

Nous vous souhaitons la bienvenue. Nous avons reçu vos documents dans les deux langues officielles et nous vous remercions de les avoir fait parvenir. Nous vous accordons 15 minutes pour votre présentation parce que nous aimerions consacrer 45 minutes à la période de questions.

M. Gilles Bélanger, président-directeur général, Fédération maritime du Canada: Mon exposé durera moins de 15 minutes alors nous aurons amplement le temps pour des questions.

Je suis président de la Fédération maritime du Canada et je suis accompagné de Mme Anne Legars, directrice, Politiques et affaires gouvernementales.

[*Traduction*]

La fédération représente plus de 95 p. 100 des bâtiments maritimes, y compris des bateaux de croisière internationale mouillant dans les ports de la région atlantique du Canada, du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs. Vous trouverez une liste de nos membres et des entreprises qu'ils représentent à l'annexe 1 de notre mémoire.

La fédération accueille avec plaisir les efforts déployés par Transports Canada en vue de moderniser et de simplifier la Loi sur la marine marchande du Canada, une loi d'importance vitale pour notre industrie. Dans l'ensemble, la fédération appuie le projet de loi C-14, bien qu'elle souhaite y proposer quelques changements. Nous profitons aussi de l'occasion pour faire remarquer que le processus de consultation lancé par Transports Canada s'est avéré extrêmement utile pour simplifier les enjeux et corriger dès le début divers problèmes de forme. C'est ainsi qu'aujourd'hui, nous sommes libres de nous concentrer essentiellement sur les questions de principe.

Le projet de loi C-14 confère au gouvernement des pouvoirs très étendus en matière d'établissement des règles, d'exécution, d'enquête et d'arbitrage. Bien que nous soyons pleinement conscients de la nécessité pour Transports Canada de conserver sa marge de manoeuvre et d'avoir de grands pouvoirs en vue de bien remplir son mandat, trois aspects du nouveau régime proposé nous

the proposed administrative penalty regimes; two, the framing of the minister's discretionary powers; and three, the fairness of treatment between modes.

I will begin with the first policy issue that we believe should be addressed by the standing committee. The search for flexibility and efficiency has led the government to propose a new administrative penalty regime for enforcing regulatory contraventions. Under this regime, the minister has the power to appoint the adjudicators who will revise his decisions.

Moreover, the minister will have to meet a civil burden of proof only, which means a proof based on the balance of probabilities rather than the traditional penal burden of proof that is based on proof beyond a reasonable doubt. In addition, the minister would be allowed to choose at his sole discretion and advantage whether to proceed using the new administrative penalty regime or the traditional judicial process.

I wish to underline that the industry does not oppose the general concept of administrative penalties when it is applicable to contraventions of lesser importance.

The consequences of a finding of violation under the proposed administrative penalty regime can be very serious. For example, a fine could amount to \$50,000 in a number of cases. The violation would be recorded in public records for at least five years and it may prevent the issuance of Canadian maritime documents.

We are therefore concerned that the proposed regime would decriminalize most contraventions to the act by withdrawing the procedural safeguards existing in criminal law, such as the burden of proof and rules of evidence, while maintaining penal consequences for the contravener.

The federation opposes the proposed administrative penalty regime because we do not believe that an adequate balance has been achieved between the procedural guarantees provided for in the bill and the consequences of a finding of violation. We also submit that several common law procedural safeguards should be stated explicitly in the act since violations will be adjudicated by persons who are not trained in law. Many of the recommendations contained in our brief propose what the industry perceives as a better balance between the procedural regime and the penalties it confers.

The second policy issue relates to the need to apply guidelines and safeguards to the increased powers granted to the government in the enforcement of the act. Again, the search for flexibility and efficiency has led the government to propose that the act grant unprecedented powers to the persons in charge of law enforcement. We submit that the greater the government powers, the greater the need for guidelines to frame those powers. We therefore recommend that some standards of performance be introduced or reintroduced in the legislation. This is especially important if some of the administration's decisions are to be

préoccupent tout de même, soit le nouveau régime de sanctions administratives, l'encadrement des pouvoirs discrétionnaires du ministre et, enfin, le traitement équitable des différents modes de transport.

Je vais d'abord m'arrêter à la première question de principe qui, selon nous, devrait être examinée par le comité permanent. Le besoin de souplesse et d'efficacité a mené le gouvernement à proposer un nouveau régime de sanctions administratives pour ceux qui enfreignent le règlement. Sous le nouveau régime, le ministre a le pouvoir de nommer des arbitres qui passent en revue ses décisions.

De plus, le ministre n'aura plus à assumer qu'un fardeau de la preuve au civil, ce qui signifie que la preuve s'appuie sur la prépondérance des probabilités plutôt que sur le fardeau classique de la preuve d'ordre pénal, soit de faire la preuve hors de tout doute raisonnable. De plus, le ministre serait habilité à décider, à sa seule discrétion et pour son seul avantage, s'il vaut mieux appliquer le nouveau régime de sanctions administratives ou recourir au processus judiciaire classique.

Je tiens à souligner que l'industrie n'est pas opposée au concept général des sanctions administratives quand il est appliqué à des infractions de moindre importance.

Les conséquences de la constatation d'une infraction, sous le régime proposé de sanctions administratives, peuvent être très lourdes. Par exemple, l'amende pourrait parfois atteindre 50 000 \$. L'infraction figurerait dans les documents publics pendant au moins cinq ans et pourrait empêcher la délivrance des documents maritimes canadiens.

Nous craignons donc que le nouveau régime ne décriminalise la plupart des infractions à la loi en abolissant les garanties procédurales existant en droit pénal, comme le fardeau de la preuve et les règles de la preuve, tout en maintenant à l'égard du contrevenant des conséquences pénales.

La fédération s'oppose au régime proposé de sanctions administratives parce qu'elle ne croit pas qu'il représente un bon équilibre des garanties procédurales prévues dans le projet de loi et des conséquences de la constatation d'une infraction. Elle soutient également que plusieurs garanties procédurales du common law devraient être énoncées explicitement dans la loi puisque les infractions seront jugées par des arbitres qui n'ont pas de formation en droit. Bon nombre des recommandations présentées dans notre mémoire proposent ce que l'industrie perçoit comme un meilleur équilibre entre le régime procédural et les sanctions prévues.

La deuxième question de principe concerne le besoin d'assortir les pouvoirs accrus du gouvernement sur le plan de l'application de la loi de lignes directrices et de garanties. À nouveau, le besoin de souplesse et d'efficacité a mené le gouvernement à proposer que la loi confère des pouvoirs sans précédent aux personnes qui sont chargées de faire respecter la loi. Selon nous, plus les pouvoirs du gouvernement sont grands, plus le besoin est grand d'avoir des lignes directrices pour les encadrer. Nous recommandons donc que certaines normes de rendement soient introduites ou réintroduites dans la loi. Il est

reviewed by adjudicators who do not have the same level of judicial expertise as the courts.

[Translation]

The third policy issue of concern to us is the fairness of treatment between the different modes of transportation. There is nothing to indicate that shipping conforms less than other modes of transportation to applicable laws and regulations.

In spite of this fact, the regime proposed in Bill C-14 is much stricter than the regime applicable to other modes under federal jurisdiction, whether it be with respect to the maximum fines imposed under criminal law or the penalties set out under the new administrative penalty regime.

Many of the recommendations in our submission are aimed at ensuring that shipping is treated in the same manner as other modes. Many recommendations propose that the corresponding provisions in the Aeronautics Act be reproduced in the Canada Shipping Act.

The Department of Transport has let it be known to us that the aviation industry is extremely satisfied with the new administrative penalty regime and that therefore, the shipping industry should be equally pleased with the proposed regime. In that case, the proposed regime for the shipping industry should be brought in line with that of the aviation industry.

In addition to these three concerns over policy issues, our brief also contains a number of specific recommendations calling for certain terminology and definitions to be clarified.

Finally, the federation strongly supports Part 15 of the bill which proposes amendments to the Shipping Conferences Exemption Act. The proposed changes would update the legislation, harmonize Canadian and U.S. legislation and ensure continued international shipping to and from Canada.

Thank you for your attention. I will be happy to elaborate further on the federation's position during the round of questions.

The Chairman: I understand that this bill is the end result of many hours of consultation. Are you reasonably satisfied with the consultation process? Were any concerns you expressed taken into consideration or, at the very least, were you provided with satisfactory explanations?

Mr. Bélanger: Yes, we were consulted and we are satisfied with the process overall.

As far as the proposed administrative penalty regime is concerned, we were told repeatedly that this was a global government policy and that it was important to lighten the load of the courts. We do not have an issue with the regime as such, but rather with the extent of the penalties provided for under the regime. One must understand that the higher the penalties and the greater the consequences, the more contraveners are likely to challenge the penalties.

particulièrement important de le faire si certaines décisions de l'administration font l'objet d'un examen par des arbitres qui n'ont pas la même expertise judiciaire que les tribunaux.

[Français]

J'en arrive au troisième sujet qui nous préoccupe: l'équité de traitement entre les modes. Rien n'indique que le transport maritime se conforme moins que les autres modes de transport aux lois et règlements applicables.

Malgré tout, le régime proposé par le projet de loi C-14 est plus sévère que le régime applicable aux autres modes de juridiction fédérale, et ce qu'il s'agisse des peines maximales encourues sous le régime pénal ou des mesures prévues pour le nouveau régime de pénalités administratives.

De nombreuses recommandations de notre mémoire visent à aligner le traitement du mode maritime sur celui des autres modes. Plusieurs de ces recommandations visent même à copier textuellement, dans la Loi sur la marine marchande, la rédaction des dispositions correspondantes de la Loi sur l'aéronautique.

Le ministère des Transports nous a fait valoir que le mode aérien était fort satisfait de leur nouveau régime de pénalités administratives et que le mode maritime devrait donc être aussi satisfait du sien. Soit, alignons donc le régime proposé pour le mode maritime sur le régime existant pour le mode aérien.

À part ces trois principales préoccupations ayant trait aux politiques, notre mémoire contient également certaines recommandations spécifiques visant à clarifier certains termes et définitions.

Enfin, la fédération appuie fortement la partie 15 du projet de loi qui amende la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Ces amendements modernisent la loi, mettent le droit canadien en phase avec le droit américain et protègent le maintien du commerce maritime international à destination et en provenance du Canada.

Je vous remercie de votre attention et il nous fera plaisir d'élaborer davantage sur la position de la fédération lors de la période de questions.

La présidente: Je sais que beaucoup de consultations ont été menées pour ce projet de loi. Êtes-vous raisonnablement satisfaits du degré de consultation sur ce projet de loi? A-t-on donné suite, puisque vous avez dû être consultés, à vos préoccupations ou, du moins, vous a-t-on donné des explications satisfaisantes?

M. Bélanger: Nous avons été consultés, passablement, au cours du processus. Nous sommes satisfaits de la façon dont les consultations ont été menées.

Quant au régime de pénalités administratives introduit, il nous a été répété qu'il s'agissait d'une politique gouvernementale globale et qu'il fallait alléger la demande aux tribunaux judiciaires. Notre réponse a été que nous n'avions pas vraiment de problèmes avec le régime lui-même, mais plutôt avec le niveau des pénalités sous ce régime. Il faut bien comprendre que plus la pénalité et les conséquences sont importantes, plus les gens voudront se défendre.

As I have often stated to Transport Canada, based on my experience, it is difficult to plead points of law such as the Charter of Rights and others to individuals who have no background in law. It is always a somewhat trying exercise. My concern with this bill is that the government is merely perpetuating this situation.

We have no objections to the regime applying to penalties of a lesser nature. However, in more serious cases, we should continue to turn to the judiciary process. When failure to renew documents or to properly maintain registers carries with it serious consequences, it makes life that more difficult for the company. In such instances where criminal violations have occurred, we have concerns about having to plead our case based on the balance of probabilities.

The judiciary process based on showing proof beyond a reasonable doubt clearly has a place in our Canadian judicial system and that is true in this case. This is our biggest problem with this bill.

The Chairman: On page 10 of your document, you state that you would like to see standards of performance introduced to frame clearly the discretionary powers of persons in charge of law enforcement, this with a view to preventing any abuse of power. You focus in particular on clause 211. Which provisions lead you to believe that inspectors will be likely to act in an arbitrary manner? What provisions give you cause for concern?

Ms Anne Legars, Director, Policy and Government Affairs, Shipping Federation of Canada: Generally speaking, the industry is very much aware of the arbitrary nature of some decisions made by inspectors. These decisions can directly impact deadlines because they can result in a ship being denied permission to proceed. Sometimes, their discretionary authority is called into question. This is an ongoing concern of the industry, hence the reason why it would like specific guidelines in place to frame these powers.

The Chairman: And you say that you are speaking from experience?

Ms Legars: Yes, the experience of certain members.

Mr. Bélanger: During the consultation process, we were often told not to be concerned because people would receive some training. However, past experience has shown us that even when people do get training, problems do arise from time to time. That is why we would like standards of performance to be included in the legislation.

The Chairman: You refer on page 13 to fairness of treatment with other types of regimes. Why do you refer to the Aeronautics Act in particular?

Mr. Bélanger: The Aeronautics Act already provides for the type of regime that we would like to see this bill institute for shipping. Transport Canada has told us countless times that this particular regime works well and that aeronautics industry stakeholders are satisfied with it. Currently, the aeronautics industry regime is applied to the shipping industry. Penalties and

Comme je l'ai répété souvent au ministère des Transports du Canada, pour l'avoir déjà vécu, je trouve difficile de plaider des points de droit comme la Charte des droits ou des points de droit très pointus devant des gens qui n'ont pas de formation en droit. C'est toujours un peu pénible. Ce qui me fait peur de ce projet de loi, c'est qu'on perpétue cette situation.

Que nous établissions le régime à des types de pénalités de moindre importance, cela va très bien et nous n'y avons pas d'objection. Dans les cas plus importants, nous devrions quand même nous référer au processus judiciaire parce que lorsque des conséquences comme le non-renouvellement des documents ou des conséquences importantes sur le plan de l'inscription dans les dossiers surviennent, cela rend la vie plus difficile à l'entreprise. Alors dans ce cas, devoir plaider sur la balance des probabilités dans des situations pénales nous fait peur.

Le processus judiciaire pénal qui force à faire une preuve au-delà du doute raisonnable, ce n'est évidemment pas là pour rien dans notre régime judiciaire canadien et cela s'applique également ici. Cet aspect est celui qui nous crée le plus de problèmes.

La présidente: Je vous réfère à la page 10 de votre document. Vous voulez que soient introduits des standards de performance pour encadrer le pouvoir discrétionnaire des personnes en charge de l'application de la loi, tout cela pour éviter des abus de pouvoir. Vous visez l'article 211. Quelles dispositions vous laissent croire que les inspecteurs pourront agir selon un pouvoir arbitraire et pourquoi vous vous exprimez de cette façon?

Mme Anne Legars, directrice, Politiques et affaires gouvernementales, Fédération maritime du Canada: Disons que l'industrie en général est très sensible à l'arbitraire de certaines décisions d'inspecteurs, qui peuvent avoir une incidence directe sur les délais parce que le navire sera immobilisé. On questionne parfois la façon dont leur discrétion a pu être exercée. C'est une préoccupation constante de l'industrie et c'est pourquoi elle voudrait avoir cette discrétion raisonnablement encadrée par des critères particuliers.

La présidente: C'est l'expérience qui vous fait agir ainsi?

Mme Legars: Oui, l'expérience de certains membres.

M. Bélanger: On nous a souvent mentionné au cours des consultations qu'on ne devrait pas s'inquiéter parce que les gens seront formés. Cependant, l'expérience passée nous permet de croire que même avec la formation, cela crée des problèmes de temps à autre. C'est sur cette base qu'on aimerait que des critères de performance soient inclus.

La présidente: À la page 13, vous parlez de modes de traitement comparables aux autres types de régime. Vous faites référence à la Loi sur l'aéronautique. Pourquoi cette loi en particulier?

M. Bélanger: Le régime que l'on veut imposer au mode maritime par ce projet de loi existe déjà dans l'aéronautique. Transports Canada nous a souvent répété que cela fonctionne bien et que les gens du milieu de l'aéronautique sont satisfaits du régime. À ce moment, on importe le régime de l'aéronautique dans celui du maritime. Les niveaux d'infraction et les

their repercussions are not the same. If our industry had a similar regime in place, it would encounter fewer problems.

The Chairman: Are you saying that that industry has fewer problems?

Mr. Bélanger: The penalties are lower.

Ms Legars: I refer you to appendix IV where you will find a table comparing recording times, burden of proof, etc.

The Chairman: In paragraph one on page 5 of your brief, the following is noted, and I quote:

[English]

The legislation is more severe for our mode than the others.

[Translation]

Could you clarify that statement? You find this legislation more severe?

Ms Legars: I refer you to appendix II which compares provisions respecting periods of incarceration and the penalties in place for rail, aviation and shipping modes. Note the difference between the existing Canada Shipping Act, the bill and the draft bill circulated to stakeholders.

The Chairman: On the basis of this comparison, you feel the Federation has good reason to be concerned. Is that correct?

Ms Legars: We found that our mode faces the highest maximum penalties. Transport Canada tells us that we have no reason to be alarmed, that these are maximum amounts in any case, that the courts are not compelled to impose maximum fines and that in point of fact, we should not read too much into this.

As we see it, a maximum fine is a signal to the courts that they must eventually take harsher action in the case of the shipping mode than for other modes.

The Chairman: You say that this is a signal. In reality, however, have maximum fines ever been imposed?

Ms Legars: No, but let us just say that this opens the door. Until now, penalties imposed under the Canada Shipping Act have been very low. We agree, and we have stated this clearly in our brief, that the penalties are too low and that some corrective action is in order. It is ridiculous to have \$25, \$50 or \$100 fines. However, there is a difference between \$25 and \$1 million.

The Chairman: You believe the maximum penalty will become the norm?

Ms Legars: Normally, that is reserved for the worst violators. We hope that does not apply to the majority of cases. We would not want this to become the norm because we do not want the worst kind of behaviour to be considered the norm.

conséquences des pénalités ne sont pas les mêmes. Si on avait un régime semblable à celui de l'aéronautique, l'industrie aurait moins de problèmes.

La présidente: Vous trouvez qu'ils en ont moins que vous?

M. Bélanger: Les pénalités sont moins élevées.

Mme Legars: Je vous réfère à l'annexe IV où un petit tableau présente les comparaisons en termes de délai de prescription, de charge de la preuve, et cetera.

La présidente: À la page cinq de votre document, au premier paragraphe, vous dites, et je cite:

[Traduction]

La loi est plus sévère à l'égard de notre mode de transport qu'à l'égard des autres.

[Français]

Pourriez-vous clarifier cette affirmation? Vous trouvez que nous sommes plus sévères?

Mme Legars: Je vous réfère à l'annexe II où sont présentés les niveaux comparatifs d'emprisonnement et de peines monétaires pour les modes ferroviaire, aéronautique et maritime. Vous voyez la différence et l'évolution entre la Loi sur la marine marchande actuelle, le projet de loi et, entre les deux, l'avant-projet qui avait circulé auprès des intéressés.

La présidente: Quand on fait la comparaison, vous trouvez que votre Fédération a raison d'être plus inquiète?

Mme Legars: On trouve que notre mode a les pénalités maximales les plus élevées. Transports Canada nous répond de ne pas nous en faire, que de toute façon, ce sont des pénalités maximales, que les tribunaux ne sont pas obligés d'imposer des peines maximales et que dans les faits, cela ne veut pas dire grand-chose.

Selon nous, une peine maximale est une indication donnée aux tribunaux selon laquelle ils doivent éventuellement être plus sévères pour le mode maritime que pour les autres modes.

La présidente: Vous parlez d'indication, mais dans la réalité, est-ce qu'on va jusqu'à des peines maximales?

Mme Legars: Non, pas nécessairement jusque-là, mais disons que la voie est ouverte. Dans la réalité, jusqu'à présent, les peines en vertu de la Loi sur la marine marchande étaient très basses. On est d'accord — on le dit très clairement dans notre mémoire — que les peines sont trop basses. Cela a besoin d'être mis à jour. Cela n'a aucun sens d'avoir des peines de 25, 50 ou 100 dollars. Cependant, il y a une marge entre 25 dollars et un million de dollars.

La présidente: Vous pensez que le maximum va devenir la norme?

Mme Legars: Normalement, le maximum est réservé aux pires cas. On espère que dans la majorité des infractions, ce ne sont pas les pires cas. Cela ne doit pas devenir la norme parce qu'on ne veut pas que le pire des comportements soit considéré comme un comportement normal.

Mr. Bélanger: Overall, our concern is that one mode is being treated differently. Why should one kind of contravention be penalized more severely when the shipping industry is involved as opposed to the aviation industry?

The Chairman: The legislation is more lenient toward the aviation industry?

Mr. Bélanger: That would appear to be the case.

The Chairman: That is debatable.

[English]

Senator Forrestall: I want to ask you seriously, how long did it take to put this brief together? How long did you work on this magnificent piece of work? Was it a week, a month, a year?

Ms Legars: Actually, it was an ongoing process because we have been doing briefs for perhaps the last one and a half years for the consultations. It was an ongoing process because there were some issues addressed and they were withdrawn from the brief. Others were rephrased, so we made an amendment. If you compare this with the one that was before the Commons it is likely the same, but it was reformatted and streamlined. The preceding version was one that we gave to Transport Canada and it was not exactly the same, but it is an ongoing process.

The Chairman: There is more for us.

Senator Forrestall: How long do you think it would take you to train someone to understand what has been years in the works? I am not being facetious. As I get older I am becoming just a little bit more cynical. My feeling three or four weeks ago, as I went through the act, was that there might be a little difference of opinion here or there and some of that I might share. When people put material before us in the last 24 hours, they cannot expect much. Our advisers at the table are excellent and experienced, but even they cannot cope with this massive amount of material.

Having said that, you make a number of recommendations. In one you suggest that clause 233 should frame and restrict the seemingly unlimited discretion vested in the minister and the choice of proceedings — that is to say, how he would proceed in an action.

If you were to restrict the minister, where would you vest that power or authority? I suppose it goes part and parcel with the issue of who advises the minister with respect to the procedure and the selection of the process. The adjudication process is in the same vein. Where would you get the adjudicators? You suggested that they should be appointed, not by the Minister of Transport, but by another authority. What authority would you suggest?

Those are three quick questions that strike me as we go through the bill.

Incidentally, I am glad you think clause 15 is all right, because we might well have that in place for two years.

M. Bélanger: Dans l'ensemble, ce qui nous inquiète, c'est de distinguer un mode par rapport aux autres. Pourquoi tel type d'infraction doit être puni plus sévèrement quand il s'agit du mode maritime que quand il s'agit du mode aérien?

La présidente: Nous sommes plus tendres pour le mode aérien?

M. Bélanger: Semble-t-il.

La présidente: C'est discutable.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Sérieusement, j'aimerais vous demander combien de temps il vous a fallu pour rédiger ce mémoire? Combien de temps avez-vous travaillé à cette merveille? Une semaine, un mois, un an?

Mme Legars: En réalité, il est constamment en gestation parce que nous rédigeons des mémoires depuis peut-être 18 mois, dans le cadre des consultations. Il s'agit d'un processus permanent puisque, lorsque certaines questions sont réglées, elles sont retranchées du mémoire. D'autres ont été reformulées, de sorte que nous avons fait un changement en conséquence. Si vous comparez ce document à celui qui a été présenté au comité de la Chambre des communes, il est probablement semblable, sauf pour des changements de présentation et des mises à jour. La version précédente qui a été remise à Transports Canada n'est pas exactement la même, mais il s'agit d'un processus permanent.

La présidente: Le document a été adapté pour nous.

Le sénateur Forrestall: Combien de temps vous faudrait-il pour former quelqu'un de manière à ce qu'il maîtrise ce qu'il vous a fallu des années à produire? Je ne blague pas. Je deviens simplement un peu plus cynique à mesure que je prends de l'âge. Il y a trois ou quatre semaines, quand j'ai examiné la loi, j'ai eu l'impression qu'il pourrait peut-être y avoir quelques divergences ici et là, dont certaines que je partagerais peut-être. Quand on nous présente de la documentation la veille du témoignage, on ne peut pas s'attendre à beaucoup. Nos conseillers, assis ici à la table, sont excellents et ont beaucoup d'expérience, mais même eux ne peuvent pas assimiler aussi vite une documentation aussi volumineuse.

Cela étant dit, vous faites plusieurs recommandations. Ainsi, vous proposez que l'article 233 du projet de loi encadre et limite le pouvoir discrétionnaire apparemment sans limite du ministre et le choix des moyens à prendre — c'est-à-dire de quelle manière il poursuivrait le contrevenant.

S'il faut restreindre le pouvoir du ministre, à qui en confieriez-vous le pouvoir ou l'autorité? Je suppose que cela fait partie de la question de savoir qui conseille le ministre en ce qui concerne la procédure et la sélection du processus. Il en va de même pour l'arbitrage. Où iriez-vous chercher les arbitres? Vous avez laissé entendre qu'ils devraient être nommés, non pas par le ministre des Transports, mais par une autre autorité. À quelle autorité songez-vous?

Voilà trois petites questions qui me viennent à l'esprit quand j'examine le projet de loi.

Soit dit en passant, je suis heureux de voir que l'article 15 vous convient, parce qu'il pourrait bien être en vigueur pour deux ans.

Mr. Bélanger: In terms of the selection of adjudicators, for example, the problem that we raise is that the adjudicator will adjudicate on a decision by the minister. Being appointed by the minister, at the will of the minister, and having responsibility to review a minister's decisions seems to be a problem to us. Cabinet, justice or another authority than the minister — whose decision would be reviewed by that same adjudicator — could make the appointments. That is one point.

On the choice of proceedings, what concerns us is that when the administrative penalty regime process is utilized the act says that the burden of proof is lighter and the rules of evidence do not apply and so forth. Under the judicial process, the burden of proof is beyond a reasonable doubt and the rules of evidence are those known in the judicial process. Depending on the quality of the evidence that the minister has on hand, the minister might decide to go one way or another. If he does not have enough evidence to go to the judiciary then he will proceed to the administrative penalty. The evidence that must be proven is only a balance of probability.

It would make the case easier to be made under the administrative penalty regime than the judicial process. We are saying that because of that, there should be guidelines somewhere that determine when to go one way or the other and not leave it to the will of the person who knows what the evidence is in order to go one way or the other.

Senator Forrestall: Could you give us an example? It would be a problem in the odd circumstance that this comes up. I think it could be a massive problem.

When I went through the documents, I did not think it would be a daily occurrence. This is pretty remote. There are many checks and balances in our processes and procedures.

I do not think I glossed over it. Could you give me your sense of the proportion of this as a problem in shipping? Is it a major or minor problem? Is it only a serious problem when the occasion arises?

Mr. Bélanger: The problem is somewhat theoretical at this point because it is not in place yet. At this point we do not know what might occur.

Senator Forrestall: I understand that at this point it is theoretical. On the other hand, that does not make any difference to the processes or procedure that the proposed legislation would put in place. I am wondering how much of a problem this process is to begin with.

Mr. Bélanger: We do not know at this point what the regulation will bring about. The regulation is not yet developed. The regulation may help to solve part of that problem. We do not know that yet. We are at a point where this is an absolute unknown.

M. Bélanger: Pour ce qui est du choix des arbitres, par exemple, le problème que nous voyons, c'est que l'arbitre se prononcera sur une décision du ministre. S'il est nommé par le ministre et que celui-ci peut lui retirer son mandat selon son bon gré, cela semble poser problème. Le conseil des ministres, le ministère de la Justice ou toute autre autorité que le ministre — dont la décision serait examinée par le même arbitre — pourrait faire la nomination. C'est donc un point qui nous préoccupe.

Quant au choix des moyens à prendre, nous sommes préoccupés par le fait que, lorsque le régime de sanctions administratives est appliqué, la loi dit que le fardeau de la preuve est allégé et que les règles de la preuve ne s'appliquent plus, et ainsi de suite. Dans le cadre du processus judiciaire, il faut faire la preuve hors de tout doute raisonnable, et les règles de la preuve sont celles qui s'appliquent dans le cadre du processus judiciaire. Selon la qualité de la preuve qu'a en main le ministre, il peut décider d'aller dans un sens ou dans l'autre. S'il n'a pas suffisamment de preuves pour aller devant les tribunaux, il s'en remettra donc aux sanctions administratives. À ce moment-là, il n'aura qu'à prouver la prépondérance des probabilités.

La preuve serait plus facile à faire sous le régime des sanctions administratives que devant les tribunaux. En raison de cela, il faudrait qu'il y ait quelque part des lignes directrices qui disent quand adopter une voie ou l'autre et qui ne laissent pas la décision à la discrétion d'une personne qui sait déjà quelle preuve est exigée dans un cas comme dans l'autre.

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous nous en donner un exemple? Cela pourrait être un problème, et même un problème grave, quand la situation se présente.

Quand j'ai feuilleté les documents, je n'ai pas pensé qu'il pourrait s'agir d'une situation quotidienne. Les probabilités sont assez faibles. Il existe beaucoup de freins et de contrepoids pour l'éviter.

Je ne crois pas avoir sauté des éléments. Pourriez-vous m'indiquer à quel point vous percevez ceci comme un problème dans la marine marchande? Est-ce un problème de taille ou de faible envergure? Est-ce seulement un problème grave quand l'occasion se présente?

M. Bélanger: La question est quelque peu théorique à ce stade-ci parce que le régime n'est pas encore en place. Pour l'instant, nous ignorons ce qui pourrait se produire.

Le sénateur Forrestall: Je comprends qu'à ce stade-ci, ce soit théorique. Par contre, cela ne change rien au processus ou à la procédure, que la loi soit en vigueur ou non. Je me demande à quel point le processus pose problème au départ.

M. Bélanger: Nous ignorons à ce stade-ci ce que prévoira le règlement. Il n'a pas encore été rédigé. Il contribuera peut-être à résoudre une partie du problème. Nous n'en savons rien encore. C'est la grande inconnue.

Senator Forrestall: Are there other parts of the bill that fall into somewhat the same category? That is, until you see the regulations that will be proposed under the bill, is it difficult to proceed?

Some of your objections seem to be at once very serious but also a little nitpicky, pardon the expression. It seems that you are trying to guard against all the bogeymen that might haunt you unless you build safeguards. How important to you and to the Shipping Federation is it that you examine the regulations or will you have the right to participate in the development of the regulations in the consultative process? I gather this has been quite a consultative process. As you know, for some of us have been tending this baby for 20 years or more. I know not that much more about it now than I thought I did then.

Is this a pregnant problem or is it a fact? You would be able to better understand and deal with the bill if you knew the regulations. Not knowing the regulations, are you attempting to control the development of the regulations?

Ms Legars: Actually, we will be involved in consultations during the drafting of the new regulations. We will have input and will be consulted. Transport has been telling us not to worry because all the concerns we have raised will be dealt with in the regulations.

We believe that the best place to fix issues is in the legislation because it frames the actions of the administration. We believe that most of the issues that we raise should be fixed in the act itself rather than in the regulation.

Senator Forrestall: In the definition section, at number 18 of your recommendations, you say that a general definition of "owner" should be introduced in the act and should refer to registered owners.

What is wrong with the definition of an owner in the current act?

Ms Legars: Actually, it is developed in our brief. The word "owner" is used many times in the act. It is one of the core concepts, but it is not defined. Ownership, in ships, is something that can be very controversial in certain cases because you have ships that are chartered by charter parties, or ships that are leased or whatever. You have varieties of ways to use or to own a ship. The industry believes it is important to define "owner," in the meaning of the act, because this concept is used in many sections of the act.

For example, the minister may seize the ships of the owner in a number of cases. That is actually developed in our brief. We must know the definition of "owner" so that we can determine what other ships are owned by this owner and what ships the government could eventually seize. We would like that to be defined in the bill so we understand the exact implications.

Le sénateur Forrestall: Y a-t-il d'autres parties du projet de loi qui relèvent de la même catégorie? Est-il difficile d'aller de l'avant tant qu'on ne connaîtra pas le règlement d'application?

Certaines de vos objections semblent très sérieuses, mais vous semblez aussi pinailler un peu, si vous me passez l'expression. Il me semble que vous essayez de vous protéger contre toutes les éventualités qui pourraient se produire, en l'absence de garanties. À quel point vous et la fédération jugez-vous important de voir le règlement ou aurez-vous le droit de participer à l'élaboration du règlement durant la consultation? J'ai l'impression que ce fut tout un processus de consultation. Comme vous le savez, certains d'entre nous s'occupent de ce dossier depuis 20 ans, si ce n'est plus. Je n'en sais pas beaucoup plus maintenant que je croyais en savoir à ce moment-là.

Est-ce un problème en gestation ou est-ce une réalité? Vous seriez plus en mesure de comprendre le projet de loi et de vous en accommoder si vous connaissiez le règlement. Comme vous ne savez pas ce que comportera le règlement, êtes-vous en train d'essayer d'influencer son élaboration?

Mme Legars: En réalité, nous participerons à des consultations à l'étape de la rédaction du nouveau règlement. Nous pourrions faire une contribution et nous serons consultés. Transports Canada nous dit de ne pas nous inquiéter parce qu'on tiendra compte dans le règlement de toutes les préoccupations que nous avons fait valoir.

Nous estimons que le meilleur endroit pour régler les questions est dans la loi parce qu'elle encadre l'activité de l'administration. Nous estimons que la plupart des questions que nous soulevons devraient être réglées dans la loi comme telle plutôt que dans le règlement.

Le sénateur Forrestall: Votre 18^e recommandation dit que, dans l'article d'interprétation, il faudrait ajouter une définition générale de «propriétaire» et qu'elle devrait désigner les propriétaires enregistrés.

Qu'est-ce qui cloche dans la définition actuelle?

Mme Legars: Vous trouverez en réalité ces explications dans notre mémoire. Le mot «propriétaire» revient plusieurs fois dans la loi. Il est l'un des concepts centraux, mais il n'est pas défini. La propriété de bâtiments peut susciter beaucoup de controverse parfois parce que des bâtiments sont affrétés par des chartes-parties ou encore loués par exemple. Il existe diverses façons d'utiliser un bâtiment ou d'en être propriétaire. L'industrie estime qu'il importe de définir le mot «propriétaire» au sens de la loi, parce que cette notion revient de nombreuses fois dans le texte.

Par exemple, le ministre peut saisir les navires du propriétaire dans un certain nombre de cas. En fait, c'est expliqué en détail dans notre mémoire. Nous devons savoir quelle est la définition de «propriétaire» pour pouvoir déterminer quels sont les autres navires qui appartiennent à ce propriétaire et quels sont ceux que le gouvernement pourrait saisir un jour. Nous aimerions que ce terme soit défini dans le projet de loi pour bien en comprendre la portée exacte.

Mr. Bélanger: Vessel ownership is somewhat different from ownership of the goods. As my colleague just stated, when the act says that the minister may seize the ship or a ship of the owner, it could be very extensive or very restrictive depending on the definition of “owner.” If we mean the registered owner, that is one thing. If “owner” includes a boat charterer, or a long-term charterer or time charterer, it could affect ships that have no relationship with that person at the time the seizure occurs. That is why we seek a definition under the legislation and that definition is not in the bill.

Senator Forrestall: It seems to me that it is not unheard of that ownership, in fact, has its final repository in the ownership of the cargo.

This is a massive piece of work that you have done. I would like to go on for a few hours to see what we could ferret out. To close, though, I see nothing in here to suggest that you are violently opposed to the amendment as a general action. Is it a step forward and does it generally serve your industry as well as it can under certain circumstances?

Mr. Bélanger: Absolutely. It is a major step forward. The consultation process that has been done with the bill has been exceptional. The industry is quite pleased with the way it is progressing. There are certain aspects on which we would like to see further improvement before it is adopted, but, generally speaking, the industry is quite pleased with where the bill has gone from the time it started until today.

Senator Forrestall: We are all very hopeful that Minister Tobin will come forward with a policy for the arts, building repair and the industry generally. The consultation process has been good. I am quite surprised at how exhaustive it has been.

Is there anything here that could stand in the way of proposals that Minister Tobin might want to propose to the country in a matter of days — as soon as the election is called, perhaps? In any event, he is now ready to come forth. I wonder if in the doing of this we perhaps should not know what he will propose because there might be certain aspects of the Canada Shipping Act that would impose themselves upon his proposals. I would not want to impair that, nor would I want what he has to say to impair this. I would like a personal observation from you, if you would care to give one.

[Translation]

The Chairman: A report on shipbuilding was presented to the minister. He will review it with a view to formulating a policy. Would you care to comment on that issue, Mr. Bélanger?

Mr. Bélanger: I do not believe that this report will have an impact on shipbuilding.

Senator Gill: You raised two points, namely the process of drafting guidelines and the fairness of standards. It seems to me that the shipping industry is quite different from the aeronautics industry. Neither revenues nor expenditures are the same. A vessel always remains in the water, whereas an aircraft can be on the

M. Bélanger: La propriété de bateaux est différente de la propriété de biens. Comme ma collègue vient de le dire, quand on dit dans la loi que le ministre peut saisir le ou un bateau du propriétaire, cette mesure peut avoir une portée très grande ou très restreinte selon la définition du mot «propriétaire». S'il désigne le propriétaire enregistré, c'est une chose. S'il désigne un affrèteur ou encore un affrèteur à long terme ou à temps, des bateaux n'ayant aucun lien avec cette personne pourraient être saisis. C'est pourquoi nous aimerions que ce terme soit défini dans le projet de loi, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Le sénateur Forrestall: Il me semble qu'il est entendu que la propriété est, en fait, liée à celle de la cargaison.

C'est une imposante somme de travail que vous avez réalisée. J'aimerais en parler pendant quelques heures pour voir ce que nous pourrions y découvrir. Pour conclure, cependant, je ne vois rien ici qui laisse entendre que vous vous opposez catégoriquement à l'ensemble du projet de loi. Le projet de loi est-il un pas en avant et répond-il en général aux besoins de votre industrie du mieux possible dans les circonstances?

M. Bélanger: Tout à fait. C'est un important pas en avant. Le processus de consultation entourant le projet de loi a été exceptionnel. L'industrie est très heureuse de la façon qu'il se présente. Il y a certains aspects que nous aimerions encore faire modifier avant son adoption mais, dans l'ensemble, l'industrie est très heureuse de la façon dont le projet de loi a évolué depuis le début.

Le sénateur Forrestall: Nous espérons tous que le ministre Tobin présentera une politique pour la construction navale, la réparation de bâtiments et l'industrie en général. Le processus de consultation s'est bien déroulé. Je suis très surpris de son ampleur.

Y a-t-il quelque chose dans le projet de loi qui pourrait nuire aux propositions que le ministre Tobin pourrait vouloir formuler d'ici quelques jours — du moins d'ici les prochaines élections peut-être? Quoi qu'il en soit, il est prêt à agir. Je me demande si nous ne devrions peut-être pas savoir ce qu'il va proposer parce qu'il pourrait y avoir certains aspects de la Loi sur la marine marchande qui ont une forte incidence sur ses propositions. Je ne voudrais ni nuire à la loi ni nuire à ses propositions. J'aimerais avoir votre avis là-dessus, si vous voulez bien nous le donner.

[Français]

La présidente: Un rapport a été donné au ministre concernant la construction navale. Le ministre doit étudier le rapport d'abord puis élaborer une politique par la suite. Auriez-vous des commentaires à faire à ce sujet, M. Bélanger?

M. Bélanger: Je ne crois que ce rapport ait une incidence sur la construction navale.

Le sénateur Gill: Vous avez soulevé deux points, le processus des lignes directrices et l'équité des normes. Il me semble que l'industrie maritime soit très différente de l'industrie aéronautique. Les entrées de fonds ne sont pas les mêmes, les dépenses non plus. Un bateau est toujours à l'eau alors qu'un avion est parfois

ground as often as it is in the sky. Regulations are surely quite different. What do the two industries have in common?

Ms Legars: These two modes of transportation require significant capital investment, highly specialized personnel, technological navigational aids and so forth. Great distances are covered — which implies major safety requirements — and major land infrastructures must be in place to satisfy environmental concerns. That is the parallel we have drawn between these two modes.

Senator Gill: Have you weighed the financial impact of implementation? I realize the legislation is being drafted. However, if you have drawn comparisons with the aviation industry, surely you must have some statistics which would give you an idea of the financial implications, particularly since regulations are already in place for the aviation industry. This will mean more government and corporate staff and therefore higher administration costs. Have you been able to assess the repercussions for companies operating within the industry?

Mr. Bélanger: Since we do not know what the regulations will be, it is extremely difficult to evaluate their impact. We can only speculate on the consequences of imposing maximum penalties.

Getting back to your previous question, I note that under the legislation, a person may be fined for failing to comply with an order issued by a safety inspector or something of that nature. For the shipping industry, the maximum fine is \$10,000, compared to \$5,000 for the aviation industry.

Why are different penalties imposed when someone fails to make a repair, whether it be to an aircraft or to a vessel? I might even be tempted to say that the consequences of failure to comply with an order can be more serious when an aircraft is involved.

I am using one particular contravention as an example, but there are numerous others. In all parts of the legislation, shipping contraventions are dealt with more harshly.

The penalty for failure to comply with an order issued by a safety inspector, for example, should be the same for both industries.

Shipping is a very safe mode of transportation. Suddenly, however, the legislation seems to be saying that something is not quite right with the industry because it provides for much larger penalties for this mode than for other modes of transportation. The legislation helps to project a negative image of shipping. The question we have to ask ourselves is: why? What impact will higher penalties have on our members who are forced to pay? At the same time, we wonder why this mode of transportation has been singled out, given that its record is no worse than other modes. In fact, its safety record is probably better. Why single it out then for special treatment? That is our main concern.

aussi souvent au sol que dans les airs. La réglementation n'est sûrement pas pareille. Sur quels points ces deux industries se rejoignent-elles?

Mme Legars: Ces deux modes de transport demandent des investissements en capitaux très importants, un personnel très spécialisé, des appareils d'aide technologique à la navigation et autres du même ordre, de parcourir de grandes distances — ce qui comporte des exigences sécuritaires importantes —, et d'importantes infrastructures sur le plan terrestre pour respecter les exigences environnementales. Voilà le parallèle que nous pouvons tracer entre ces deux modes de transport.

Le sénateur Gill: Avez-vous évalué les impacts financiers de la mise en oeuvre? Je sais que la législation est en voie de préparation, cependant, si vous avez établi des comparaisons avec l'aviation, vous devez avoir certaines données statistiques quant à l'impact financier suite à l'application, étant donné que la réglementation aérienne existe déjà. Cela va entraîner une augmentation des effectifs tant gouvernementaux que corporatifs, donc une augmentation des frais de gestion également. Êtes-vous parvenus à évaluer ces conséquences pour vos compagnies?

M. Bélanger: Comme nous ne connaissons pas la réglementation, il est extrêmement difficile d'en évaluer les impacts. Nous ne pouvons spéculer que sur des niveaux maximums.

Pour revenir à votre question antérieure, je vois à l'annexe II qu'une amende s'adresse à une personne physique. Cela voudrait dire quelqu'un qui n'a peut-être pas rempli un ordre d'un agent de sécurité ou quelque chose comme cela. Dans le contexte maritime, l'amende maximum est de 10 000 \$ alors que dans le contexte aérien, elle est de 5 000 \$.

Pourquoi cette différence entre la personne qui n'a pas fait réparer quelque chose sur un avion ou sur un navire? Je serais peut-être porté à croire que cela peut être plus dramatique sur un avion que sur un navire.

Je prends une situation au hasard, mais cela se retrouve partout, dans toutes les infractions. Dans toutes les parties de la loi, les infractions maritimes sont toujours traitées plus sévèrement.

L'infraction de ne pas avoir fait les changements ou les modifications que demande l'inspecteur ne devrait pas être traitée différemment dans les deux cas parce que c'est une infraction concernant le non respect, par exemple, d'un ordre de l'inspecteur sur la sécurité.

Le secteur maritime est un mode de transport très sécuritaire, mais tout à coup, dans une loi, on vient montrer qu'il doit y avoir quelque chose de pas correct avec ce mode puisque toutes les infractions à la loi comportent des pénalités beaucoup plus considérables que les autres modes. On projette donc une image négative de l'industrie en agissant de la sorte. On se demande pourquoi et on s'interroge aussi sur les conséquences des pénalités plus élevées que nos membres devront payer. Par la même occasion, on se demande pourquoi singulariser ce mode qui n'a aucune expérience négative plus considérable que d'autres modes. Il est probablement meilleur, en fait, que l'ensemble des autres modes, alors pourquoi singulariser une industrie de cette façon dans une loi? C'est surtout cet aspect qui dérange l'industrie.

Senator Gill: It is all relative. I believe that given its overall size and impact, shipping is a more formidable mode of transportation than aviation. In fact, it is not easy to draw comparisons between the two modes, particularly because of what I said earlier. The overall impact is different. You might be right to compare the two, but they are radically different modes.

[English]

Senator Finestone: If I had an eighth of the experience of the Honourable Senator Forrestall, I would perhaps be able to ask an intelligent question.

Senator Spivak: He is an old salt.

Senator Finestone: I may be old, but I am not a salt, so I do not know very much about this.

I do know that when I read a presentation such as yours, which is complex and complete — and I had exactly one hour to look at it — it is not easy to ask intelligent questions. I can ask about issues that seem to me to be of concern.

You represent 320 companies of all types, cruise line, shipping, steamship, parcel and container, which come from Africa, the Mediterranean, Europe and Asia. You cover the world map and you say that the definition of ownership is a problem. If I were one of the owners for whom this could be a problem, of if I were outside of Canada as an owner, I would want to know what ownership is all about. As a Canadian, I would want to be clear on this if I were shipping goods on someone else's ships. This is a murky area.

First, I would like to know what definition change could bring clarity, and, second, what type of training or personnel should a minister appoint so that he has direction on guidelines, rules of procedure, statutes and regulations?

How will we respond for the sake of Canada's public image, Canadian shippers, personnel and passengers, with a safety guideline?

Mr. Bélanger: On the definition of owners, we are saying that we should qualify or define in the proposed legislation what Transport Canada means or would like to have as an owner in accordance with financial transactions and leasing agreements. The responsibilities of either party are defined by contracts, et cetera. The problem is not at that level.

To use one example, what does Transport Canada mean when it says that the minister may seize a ship of the same owner as the ship that committed the infraction? What is "the ship of the same owner?" Is it a ship that the owner has registered in his name in a ship registry somewhere in the world?

Senator Finestone: Are we speaking about a ship such as might carry Libyan registration?

Mr. Bélanger: Is it Libyan, Panamanian, Canadian or Bahamian ship, or is it a ship that the owner has on a long-term lease? Is it a ship that the owner has on a short-term lease?

Le sénateur Gill: C'est relatif. Je crois l'ampleur et l'impact de l'industrie maritime, dans son ensemble, plus considérable que l'industrie de l'aviation. En fait, c'est difficilement comparable, il me semble, à cause entre autres de ce que j'ai mentionné tantôt. L'impact n'est pas le même. Vous avez peut-être raison de faire la comparaison, mais je trouve que c'est très différent.

[Traduction]

Le sénateur Finestone: Si j'avais le huitième de l'expérience de l'honorable sénateur Forrestall, je pourrais peut-être poser une question intelligente.

Le sénateur Spivak: C'est un vieux loup de mer.

Le sénateur Finestone: Je suis peut-être vieille, mais pas loup de mer; je ne m'y connais donc pas beaucoup en la matière.

Je me rends compte quand je lis un mémoire comme le vôtre, qui est complexe et détaillé — et j'ai eu exactement une heure pour en prendre connaissance — qu'il n'est pas facile de poser des questions intelligentes. Je peux en poser sur des sujets qui me semblent être préoccupants.

Vous représentez 320 entreprises de toute nature, des paquebots de croisière aux navires qui transportent des marchandises, en Afrique, en Méditerranée, en Europe et en Asie. Vous êtes partout dans le monde et vous dites que la définition de propriété pose un problème. Si j'étais un propriétaire, même à l'extérieur du Canada, je voudrais savoir ce qu'on entend par propriété. Comme Canadien, je voudrais savoir clairement ce qu'il en est si je transportais des marchandises sur le bateau de quelqu'un d'autre. Ce n'est pas clair.

D'abord, je voudrais savoir comment la définition pourrait être clarifiée et, ensuite, quelle personne le ministre devrait-il nommer pour se faire conseiller sur les lignes directrices, les règles, les lois et les règlements?

Quelles lignes directrices sur la sécurité devrions-nous prendre pour préserver la réputation du Canada, des expéditeurs, des employés et des passagers canadiens?

M. Bélanger: Au sujet de la définition de propriétaire, nous aimerions que le projet de loi précise comment Transports Canada définit ou définirait ce terme conformément aux transactions financières et aux contrats de location. Les responsabilités de chaque partie sont définies dans les contrats, et d'autres documents. Le problème ne réside pas là.

Pour vous donner un exemple, qu'est-ce que Transports Canada veut dire quand il indique que le ministre peut saisir un bateau appartenant au même propriétaire que le bateau qui a commis l'infraction? Qu'est-ce que cela veut dire? Est-ce un bateau que le propriétaire a immatriculé à son nom dans un registre quelque part dans le monde?

Le sénateur Finestone: Parle-t-on d'un bateau qui pourrait être enregistré en Libye?

M. Bélanger: Est-ce un bateau libyen, panaméen, canadien ou bahamien, est-ce un bateau affrété à long terme ou à court terme?

Suppose I am the owner and one of my ships, on a previous trip to Canada committed an infraction. The next ship to come here is a ship that I have leased for one trip. I do not own the ship, but it is under my control for that trip. I come to Canada and the minister seizes that ship on the belief that it is mine because I have chartered it for that trip. Under the proposed legislation, because the owner is not defined, we would be required to argue through the courts whether that ship meets the ownership definition — and there is no ownership definition. In certain areas I may be considered as an owner because I have chartered the ship for that trip, but in other quarters I would not be considered to be the owner.

Instead of debating the infraction or the problem, we will be debating the definition of ownership. Why not define this in the proposed legislation? Do we want the registered ownership, or the registered owner, to be an owner under the proposed legislation? If that is the case, let us say that and make this clear.

Senator Finestone: What is the role of the captain under whose watch such an infraction takes place?

Mr. Bélanger: That depends upon the situation. Some of the infractions may have to do with the captain and others may have to do with the owner in situations where the captain may not necessarily have control.

The captain manages the ship. Under his management there are a certain number of responsibilities, but there are responsibilities that lie with the true owner. There are responsibilities that lie with the long-term charterer, with the short-term charterer and with the captain. There are many parties. I have been around for only two years and I do not know them all yet. Ownership is a complicated issue.

Senator Finestone: Is that not something that should be defined in regulations, rather than in the context of the law itself?

Ms Legars: We think it is important that it be in the act itself because this act is referred to by the courts when they need to refer to maritime matters. For example, the Federal Court of Canada in its jurisprudence already referred to the current Canada Shipping Act to decide what was “the owner.” Under the current Canada Shipping Act the owner is the registered owner. The Federal Court of Canada took this definition and applied it to its case.

Senator Finestone: This is not a need to understand the complexity of what you are saying because you are not talking to a well-informed person, but I will ask: If all this is as complicated as you said, Mr. Bélanger, and if it is not in the act, madam, did you bring it to the attention of the officials in the consultation which you, yourself, have said was very good and effective and with which you all seemed to be very happy? Why are you coming here with it now if it will cause serious problems and penalties that are extraordinarily different between the different modes of transportation in Canada? What did they say to you when you brought this issue to their attention? Was it not serious enough for them to address it, or did they suggest it could be handled in regulations? Did they ignore you?

Supposons qu'un des bateaux dont je suis propriétaire a commis une infraction lors d'un précédent voyage au Canada et que le premier bateau à venir au Canada par la suite est un bateau qui ne m'appartient pas mais dont je suis responsable. Le ministre saisit le bateau croyant qu'il m'appartient parce que je l'ai affrété. Comme le projet de loi ne définit pas le terme propriétaire, il faudra faire appel aux tribunaux pour savoir si la définition de propriété s'applique dans le cas de ce bateau, mais cette définition n'existe pas. Dans certains cas, je peux être considéré comme le propriétaire du bateau parce que je l'ai affrété pour faire un voyage mais, dans d'autres cas, je ne le serais pas.

Au lieu de discuter de l'infraction ou du problème, nous allons discuter de la définition de propriété. Pourquoi ne pas définir cette notion dans le projet de loi? Voulons-nous que la propriété ou le propriétaire enregistré soit un propriétaire tel que défini dans le projet de loi? Si c'est le cas, indiquons-le clairement.

Le sénateur Finestone: Quel est le rôle du capitaine sous l'autorité duquel l'infraction a été commise?

M. Bélanger: Tout dépend de la situation. Certaines infractions sont attribuables au capitaine et d'autres sont attribuables au propriétaire en raison de situations qui peuvent échapper au capitaine.

Le capitaine gère le navire. Certaines responsabilités relèvent de lui mais d'autres incombent au propriétaire. Il y a des responsabilités assumées par l'affrètement à long terme, l'affrètement à court terme et le capitaine. Il y a plusieurs parties en cause. Je suis dans le domaine depuis deux ans et je ne connais pas toutes les règles. La propriété est une question complexe.

Le sénateur Finestone: Cette définition ne devrait-elle pas figurer dans le règlement, plutôt que dans la loi?

Mme Legars: Nous pensons qu'il est important qu'elle figure dans la loi parce que c'est la loi qui est invoquée par les tribunaux dans le domaine maritime. Par exemple, la Cour fédérale du Canada a déjà fait référence à la Loi sur la marine marchande du Canada pour déterminer qui était propriétaire. D'après cette loi, le propriétaire est le propriétaire enregistré. La Cour fédérale du Canada s'est fondée sur cette définition et l'a invoquée dans une cause.

Le sénateur Finestone: Il n'est pas nécessaire de comprendre toute la complexité de la question, parce que je ne suis pas une initiée, pour vous poser la question suivante: si la propriété est un domaine aussi compliqué que vous le dites, monsieur Bélanger, et si elle n'est pas définie dans la loi, madame, l'avez-vous signalé aux responsables pendant les consultations qui, d'après vous, se sont très bien déroulées et vous ont tous satisfaits? Pourquoi venez-vous nous dire aujourd'hui que cela va causer de graves problèmes et entraîner des pénalités bien différentes par rapport aux autres modes de transport au Canada? Que vous a-t-on répondu quand vous avez signalé la chose? A-t-on jugé que ce n'était pas assez important pour s'en préoccuper ou a-t-on proposé de régler la question dans le règlement? Vous a-t-on ignoré?

Ms Legars: As for the different level of penalties, they said that we were talking only of maximum levels of penalty and they did not mean that in all cases and that the court would pronounce the highest level provided for under the act.

Ownership is something that we brought forward a few times. I do not know if we did not explain it well, but they did not believe it was necessary to reintroduce the current definition, which is what we are asking for.

Senator Finestone: Is there a definition in the existing act?

Mr. Bélanger: Under the current act, it is the "registered owner." That is clear. Everyone knows what an owner is under the act.

Senator Finestone: Did you not ask why they changed the definition?

Mr. Bélanger: We raised it many times, but it has not caught their attention.

The Chairman: You did not get an answer.

Mr. Bélanger: No.

Senator Finestone: When it was before the Commons standing committee did members not ask you any questions on ownership?

Mr. Bélanger: We did not have questions on ownership. It was in part of our brief, but it was not raised when we were asked questions.

Senator Finestone: If it was not part of your brief, is it now becoming very important at a late stage in the process?

Mr. Bélanger: No, senator, it was part of our brief.

Senator Finestone: Frankly, I find this very puzzling. I do not have the experience to go into it in depth, but your presentation and your brief, as well as your annexes, give me pause for concern. When you go to \$1 million versus \$200,000 in the Railway Act, and if you have an oil spill and a spill outside Mississauga, Ontario, one from rail and one by sea, both seem to me to have created a potential for serious damage, environmentally, health-wise and property-wise. Why is the amount of the fine so different? I do not know that. Did you raise the issue of the amount of funds?

Mr. Bélanger: Yes.

Senator Finestone: This was the enlightened decision of the ministry and the minister in presenting this bill. Are you still happy with the bill?

Mr. Bélanger: Well —

The Chairman: Mr. Bélanger said it was a step forward, not that he was happy with it.

Senator Finestone: If he gets the punishment of \$1 million versus \$200,000 for the railway, I do not think he would be very happy.

Mme Legars: Pour ce qui est des différentes pénalités, on a dit que nous parlions seulement des pénalités maximales, ce qui ne s'appliquait pas dans tous les cas, et que le tribunal imposerait la plus élevée prévue par la loi.

Nous avons parlé de la propriété à quelques reprises. Je ne sais pas si nous nous sommes mal expliqués, mais on n'a pas jugé nécessaire de reprendre la définition actuelle, ce que nous demandons.

Le sénateur Finestone: Il y a une définition dans la loi actuelle?

M. Bélanger: Dans la loi actuelle, on définit le «propriétaire enregistré». C'est clair, tout le monde sait ce qu'on entend par propriétaire en vertu de la loi.

Le sénateur Finestone: N'avez-vous pas demandé pourquoi on avait changé la définition?

M. Bélanger: Nous l'avons demandé bien des fois, mais cela n'a pas attiré attention.

La présidente: Vous n'avez pas obtenu de réponse.

M. Bélanger: Non.

Le sénateur Finestone: Quand ils ont étudié le projet de loi, les membres du comité permanent de la Chambre des communes ne vous ont pas posé des questions sur la propriété?

M. Bélanger: On ne nous en a pas posé. Nous en parlions dans notre mémoire, mais on ne nous a pas posé de questions là-dessus.

Le sénateur Finestone: Si vous n'en parliez pas dans votre mémoire, est-ce maintenant très important à ce stade avancé du processus?

M. Bélanger: Non, madame le sénateur, nous en parlions dans notre mémoire.

Le sénateur Finestone: Franchement, je trouve que c'est très déroutant. Je n'ai pas l'expérience nécessaire pour approfondir la question mais votre témoignage et votre mémoire, avec ses annexes, me préoccupent. On parle d'un million de dollars plutôt que 200 000 \$ comme cela est prévu dans la Loi sur les chemins de fer, alors qu'un déversement de pétrole dans la région de Mississauga en Ontario qu'il survienne sur la voie ferrée ou en mer me semble causer autant de dommages à l'environnement, à la santé et à la propriété. Pourquoi l'amende est-elle si différente? Je ne sais pas. Avez-vous soulevé la question d'argent?

M. Bélanger: Oui.

Le sénateur Finestone: C'est la décision éclairée du ministère et du ministre qui a présenté le projet de loi. Le projet de loi vous satisfait-il toujours?

M. Bélanger: Bien...

La présidente: M. Bélanger a dit que c'était un pas en avant, pas qu'il était satisfait du projet de loi.

Le sénateur Finestone: S'il se fait imposer une amende d'un million de dollars plutôt que de 200 000 \$ comme c'est le cas dans l'industrie ferroviaire, je ne pense pas qu'il sera très heureux.

In international marine law, it states that once a vessel is outside territorial waters — that is, 40 miles from the coastline — it is no longer subject to the law of our country. However, there has been a decision from the international tribunal on hot pursuit. Perhaps that was Brian Tobin on the issue of fish, I am not sure. It allows for applicability of that law even outside territorial waters.

Do these amendments and rules apply to vessels in harmonization with decisions of the international tribunal?

Ms Legars: I have to think about that.

Senator Finestone: Perhaps you could send us an observation. That would give you time to think it over.

Senator Spivak: It seems to me that much of this is in the realm of administrative law. I am wondering how this compares with the general body of administrative law in the sense that not all, but some of your objections, it seems to me, could be handled by regulation. I am wondering whether you agree that the purpose of consultation in regulation is, perhaps, a very important element for you.

Mr. Bélanger: I am sure you are right in that. The problem we have is that at this point we do not know what the regulations will be. The problem we always face when we respond to a bill is that we never know what the regulations will say. We do not know if we will be able to correct some of the perceived problems when the regulation is developed and adopted. There is that element of uncertainty that is certainly part of some of our representations.

Senator Spivak: We are very often confronted with legislation by regulation. That is becoming, more and more, a practice. In my view, parliamentarians ought to be able to amend regulations, but that is not in the cards yet. So much of it is done after the fact.

It would be helpful, at least to me, if, in writing, you could tell us which of these recommendations that you consider to be regulatory and which you consider to be legislative. That would be very helpful.

I am always surprised by how often search and seizure comes up. It has come up in many different pieces of legislation. I thought, and I guess I am wrong, that this search and seizure issue had been laid to rest in terms of how it was done — with or without a warrant. Can you tell me whether in this legislation the search and seizure provisions differ markedly from other legislative regimes? This comes up very often. It is a whole Charter of Rights and Freedoms issue.

Ms Legars: Our members expressed concern in terms of search without a warrant. We were a little bit afraid of “fishing expeditions,” if I can put it that way. That is why they wanted to have the kind of amendment that we have put forward. It is only in cases of imminent danger or emergency, to be sure, that it would be restricted to these cases. Off the top of my head I cannot say what is the case in other regimes. If you want, I can come back with a response to that.

En droit maritime international, on dit qu’une fois qu’un navire est sorti des eaux territoriales — c’est-à-dire qu’il se trouve à 40 milles du littoral — il n’est plus assujéti à la loi du pays. Cependant, le tribunal international a rendu une décision dans un dossier chaud, peut-être présenté par Brian Tobin au sujet du poisson, je n’en suis pas certaine. Le tribunal a statué que le droit du pays s’appliquait même à l’extérieur des eaux territoriales.

Ces modifications et règles s’appliquent-elles aux navires conformément aux décisions du tribunal international?

Mme Legars: Je dois examiner la question.

Le sénateur Finestone: Vous pourriez peut-être nous envoyer vos observations. Cela vous donnera le temps d’examiner la question.

Le sénateur Spivak: Il me semble que c’est du ressort du droit administratif. Je me demande comment on peut rapprocher cela du droit administratif dans le sens où peut-être pas toutes mais certaines de vos demandes pourraient, d’après moi, être réglées par voie de règlement. Je me demande si vous ne pensez pas que la consultation pour le règlement peut être très importante pour vous.

M. Bélanger: Je suis sûr que vous avez raison. Il reste que nous ne savons pas actuellement quel sera le règlement. Chaque fois que nous réagissons à un projet de loi, nous ne savons jamais quel sera le règlement. Nous ne savons pas si nous serons en mesure de corriger certains des problèmes perçus une fois que le règlement sera rédigé et adopté. Il y a sûrement un élément d’incertitude qui influence certaines de nos revendications.

Le sénateur Spivak: Nous avons très souvent affaire à des règlements tenant lieu de loi. J’estime que les parlementaires devraient pouvoir modifier les règlements, mais ce n’est pas encore le cas. Il y a tant de choses qui se font après l’adoption de la loi.

Il serait utile, selon moi à tout le moins, que vous nous fassiez part par écrit des recommandations que vous estimez être d’une part à caractère réglementaire et d’autre part à caractère législatif. Ce serait très utile.

Je suis toujours surprise de voir combien souvent, dans les mesures législatives, revient la perquisition et saisie. Elle revient dans bon nombre de mesures législatives. Je croyais, à tort je suppose, que la perquisition et saisie avait été enterrée, avec ou sans mandat. Pouvez-vous me dire si, dans cette mesure législative, les dispositions relatives à la perquisition et à la saisie se démarquent grandement de celles d’autres mesures législatives? Ces dispositions reviennent très souvent. C’est une question qui relève de la Charte des droits et libertés.

Mme Legars: Nos membres ont exprimé des réserves au sujet de la perquisition sans mandat. Nous avons un peu peur «des interrogatoires à l’aveuglette», si je peux utiliser cette expression. C’est la raison pour laquelle ils voulaient le genre d’amendement que nous avons proposé. On y a recourt uniquement en cas de danger imminent ou d’urgence, afin de s’assurer qu’elle se limiterait à ces cas. De mémoire je ne peux dire ce qu’il en est dans d’autres régimes. Si vous voulez, je peux vous fournir une réponse.

Senator Spivak: It would be interesting to know about this because it comes up very often.

This applies, of course, to fishing vessels. Up until now has a warrant been necessary to board vessels in search of illegal catches or whatever?

Ms Legars: We do not represent fishing vessels. We represent international cargo and international cruise vessels.

Senator Spivak: Are fishing vessels not covered under the Canada Shipping Act?

Ms Legars: They are, but we do not represent them.

Senator Spivak: Those are my questions on administrative matters.

Looking at the appendix, I notice that you have a comparative pollution prevention record. Are basis for these comparisons in Appendix III solely as noted in the footnotes? Are they also generally recognized through government agencies? What is the documentation for this table, apart from what you have footnoted?

Ms Legars: These are facts that are well recognized in transportation world among stakeholders. The general fact that the marine mode has less emissions and pollutants and the best record of safety is well recognized. I tried to produce a table, and it was difficult because it is something that is well known. That is cited in all kinds of public reports and things like that.

Senator Spivak: Is there not a great deal of literature?

Ms Legars: The latest report information I had that could be used was from North American transportation statistics. There are comparative safety records. There are also intergovernmental statistics that are collected between the U.S.A., Canada and Mexico. They did not have the same figures for pollution. I had to take that out. The latest report on the subject was one that was done in November 2000, by SODES.

Senator Spivak: There is no mention of ballast water here. I would like to know what you think about ballast water and enforcement in this legislation.

Ms Legars: In the brief that we presented to the House of Commons committee, we had a part on ballast water which was treated in the bill. We said we supported the kind of legislative approach that had been taken. I made an effort to streamline the quite thick brief that was presented to the Commons committee, to have it a little thinner and easier for you. I took out the parts that just supported the legislative approach.

Senator Spivak: We would like to see that.

Mr. Bélanger: The industry, both our group and the domestic carriers, the Canadian Shipowners Association, together requested to Transport Canada that a regulation be brought about for the management of ballast water. We went further at that point. We

Le sénateur Spivak: Ce serait intéressant de nous renseigner là-dessus parce que la perquisition et saisie revient très souvent.

Cela s'applique bien sûr aux navires de pêche. Jusqu'à maintenant un mandat a-t-il été nécessaire pour monter à bord des navires à la recherche de prises illégales ou que sais-je encore?

Mme Legars: Nous ne représentons pas les navires de pêche. Nous représentons les bateaux océaniques et les navires de croisière internationaux.

Le sénateur Spivak: Les navires de pêche ne relèvent-ils pas de la Loi sur la marine marchande du Canada?

Mme Legars: Oui, mais nous ne les représentons pas.

Le sénateur Spivak: Il s'agit de mes questions portant sur des questions administratives.

Pour ce qui est de l'annexe, je remarque qu'elle comporte un dossier comparatif de la prévention de la pollution. Ces comparaisons à l'annexe III se fondent-elles uniquement sur les notes en bas de page? Sont-elles aussi généralement reconnues par l'entremise d'organismes gouvernementaux? Sur quels documents vous êtes-vous fondés pour préparer ce tableau à part les sources mentionnées dans les notes en bas de page?

Mme Legars: Ce sont des faits qui sont bien reconnus parmi les intervenants de l'industrie des transports. C'est un fait reconnu que le transport maritime a moins d'émissions et de polluants et possède le meilleur dossier en matière de sécurité. J'ai essayé de préparer un tableau. Ma tâche n'a pas été facile parce qu'il s'agit d'un fait reconnu. Il en est fait mention dans toutes sortes de rapports publics et autres documents du même genre.

Le sénateur Spivak: N'y a-t-il pas beaucoup d'écrits là-dessus?

Mme Legars: Les derniers renseignements que j'avais et qui pouvaient être utilisés provenaient de statistiques sur le transport en Amérique du Nord. Il existe des dossiers comparatifs de sécurité. Les États-Unis, le Canada et le Mexique rassemblent également des statistiques intergouvernementales. Ils n'avaient pas les mêmes chiffres en ce qui a trait à la pollution. J'ai dû les sortir. Le dernier rapport sur le sujet remonte à novembre 2000. Il a été préparé par la SODES.

Le sénateur Spivak: Il n'est pas question des eaux de ballast ici. J'aimerais savoir ce que vous pensez des eaux de ballast et du contrôle d'application prévu dans cette mesure législative.

Mme Legars: Dans le mémoire que nous avons présenté au comité de la Chambre des communes, nous traitons de l'eau de ballast qui fait l'objet d'une disposition dans la mesure législative. Nous avons dit que nous souscrivions à l'approche prise dans la mesure législative. J'ai essayé de simplifier le très volumineux mémoire que nous avons présenté au comité de la Chambre des communes afin de vous faciliter la tâche. J'en ai retiré les parties qui appuyaient l'approche législative.

Le sénateur Spivak: Nous aimerions le voir.

M. Bélanger: L'industrie, et notre groupe et les transporteurs intérieurs, de même que l'Association des armateurs canadiens ont demandé à Transports Canada de prendre un règlement pour régir la gestion de l'eau de ballast. Nous sommes allés plus loin. Nous

asked that a specific clause be introduced in Bill C-14 to cover that. The response was that it is sufficiently covered in the powers of the minister under the proposed legislation. Then we said that they should then take it seriously and bring in regulation on that subject. We feel that Canada should probably take a leadership role in that area and perhaps bring about regulation on ballast water to prevent introduction and spread of non-indigenous species, in particular.

We believe that there will be regulations forthcoming on the issue.

Senator Spivak: That was commendable. As you know, the introduction of exotic species is one of the biggest threats to the environment. That is not always recognized, but it is a major threat. That would be the one of the regulations that you would suggest.

Are oil tankers covered in this bill? Are you representing them? Can you tell me about the situation with the double hulls? What is the situation? We now have double-hulled oil tankers, do we not? Do you not think that the million dollars of liability is absolutely essential for oil spills and is, in fact, minimal?

Mr. Bélanger: There is a difference between the liability and the cleanup costs. This is the fine for having done that. The cleanup cost is another issue.

Senator Spivak: Liability is a preventative measure. We would rather have prevention than cleanup costs.

What about double hulls?

Ms Legars: International vessels and tankers coming to Canada are already double hulled. That is covered in international conventions. All the single hulls that still exist would be small Canadian tankers doing coastal trade with oil from refineries. In terms of international tankers, they are all double hulled.

Senator Spivak: Hopefully we will not see a repeat of the *Exxon Valdez*.

Ms Legars: Hopefully not.

Senator Adams: You mentioned that the fines will go up. I come from the North. Anything I ship that I own, I insure. How will the insurance companies be affected? Will insurance rates go up for the shipowners? If the fines go higher, will rates and insurance costs go up? Does this have anything to do with insurance policies?

Ms Legars: I would not find it would have an impact. All international vessels are already insured with P and I coverage, under the protection and indemnity clause. They already have huge coverage, mostly also umbrella coverage. I would not say that it would have an impact.

avons demandé d'ajouter dans le projet de loi C-14 une disposition précise à cet égard. On nous a répondu que la mesure législative proposée conférerait suffisamment de pouvoirs au ministre à cet égard. Nous leur avons alors dit qu'ils devraient prendre la chose au sérieux et prendre un règlement sur le sujet. Nous sommes d'avis que le Canada devrait probablement donner l'exemple en publiant peut-être un règlement sur la gestion et le contrôle de l'eau de ballast afin d'empêcher l'introduction et la prolifération des espèces allogènes, plus particulièrement.

Nous croyons que des règlements seront pris à cet égard.

Le sénateur Spivak: C'était louable. Comme vous le savez, l'introduction d'espèces exotiques est une des plus grandes menaces à l'environnement. Ce n'est pas toujours reconnu, mais c'est une grave menace. Ce serait le règlement que vous proposeriez.

Cette mesure législative s'applique-t-elle aux pétroliers? Les représentez-vous? Que pouvez-vous me dire au sujet des doubles coques? Quelle est la situation? Nous avons à l'heure actuelle des pétroliers à double coque, n'est-ce pas? Ne croyez-vous pas que la garantie de millions de dollars s'impose tout à fait dans le cas de déversements de pétrole et que c'est le minimum?

M. Bélanger: Il y a une différence entre la garantie et les coûts de nettoyage. C'est l'amende qui en résulte. Le coût du nettoyage est une autre question.

Le sénateur Spivak: La garantie est une mesure préventive. Nous préférierions la prévention aux coûts de nettoyage.

Qu'en est-il des doubles coques?

Mme Legars: Les navires et pétroliers internationaux qui viennent au Canada ont déjà des doubles coques. Cela est prévu dans les conventions internationales. Quant aux simples coques qui restent, il s'agirait de petits pétroliers canadiens qui font du transport côtier de pétrole provenant des raffineries. Les pétroliers internationaux ont tous une double coque.

Le sénateur Spivak: Avec un peu de chance nous ne vivrons pas de nouveau la catastrophe de l'*Exxon Valdez*.

Mme Legars: Avec un peu de chance, non.

Le sénateur Adams: Vous avez dit que les amendes allaient augmenter. Je viens du Nord. Tout ce que je possède et que j'envoie par bateau, je l'assure. Dans quelle mesure les compagnies d'assurance seront-elles touchées? Les tarifs d'assurance vont-ils augmenter pour les propriétaires de navires? Si les amendes augmentent, est-ce qu'il en ira de même pour les tarifs d'assurance? Est-ce que cela a quelque chose à voir avec les polices d'assurance?

Mme Legars: Je ne croirais pas. Tous les navires internationaux sont déjà assurés avec une couverture protection et indemnisation. Ils ont déjà une protection énorme, une protection générale dans la plupart des cas. Je ne dirais pas que cela aurait un impact.

[Translation]

The Chairman: Thank you for your informative comments. We would appreciate your sending us, as agreed, the answers to Senator Finestone's questions.

Ms Legars: I have taken note of several of them, including recommendations on issues that should be covered in the legislation as opposed to the regulations, and comparisons with other regimes.

The Chairman: Kindly forward your responses to the clerk. I will see to it that they are circulated to all committee members for their information. Thank you for discussing your brief with us.

[English]

Our next witness is from the Canadian Marine Manufacturers Association. We welcome you, Mr. Currie. We will hear you first and then I am sure my colleagues will have questions.

Mr. J.A. (Sandy) Currie, Executive Director, Canadian Marine Manufacturers Association: Good morning. Thank you on behalf of our association and the members of the recreational boating community for the opportunity to speak with you this morning. We have already sent you an information package. Rather than go through page by page, I should like to pick out highlights and focus on those. Following that, you can fire away with questions.

First, I will give a brief history. Our association was founded in 1993. We have 75 members. Although that is not nearly as many as the previous group, our membership represents the companies that manufacture and distribute virtually 100 per cent of all the products that are used by recreational boaters in this country. That includes boats and motors, trailers and a variety of accessory and electronic products, including safety items and navigational equipment. While not necessarily large in number, we do represent a number of companies that manufacture a great selection of products.

I would like to recap what boating means to Canada. Decima Research recently conducted a survey for us, and in that we discovered, not to our surprise but really more of a confirmation, that nearly 20 per cent of the households in this country own a boat and that over half of those households own more than one. We did not necessarily qualify what those are, but we now know there are a large number of boats.

We also discovered that an additional 19 per cent of Canadian households would show an interest in becoming recreational boaters if circumstances or the products were presented to them in an appropriate manner. This tells us that there is a dramatic potential for the industry to increase the number of boats used by pleasure boaters in this country over the coming years. At the present time, there are approximately 2.7 million recreational boats of all types in this country. We have recently taken steps to introduce a marketing program that hopefully, over the

[Français]

La présidente: Je vous remercie, pour vos informations. Nous aimerions que vous nous fassiez parvenir les réponses aux questions du sénateur Finestone, tel que convenu.

Mme Legars: J'en ai noté quelques-unes dont les recommandations que l'on mettrait dans le volet législatif versus le volet réglementaire et les comparaisons avec les autres régimes.

La présidente: Il ne faut pas hésiter à les faire parvenir au greffier. Je les ferai distribuer à l'ensemble des membres du comité pour qu'ils en prennent connaissance. Merci de l'effort que vous avez fait de nous expliquer davantage votre présentation.

[Traduction]

Notre prochain témoin représente l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques. Nous vous souhaitons la bienvenue, monsieur Currie. Nous allons vous écouter et je suis convaincu que mes collègues vous poseront ensuite des questions.

M. J.A. (Sandy) Currie, directeur général, Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques: Bonjour. Je vous remercie au nom de notre association et des utilisateurs de services nautiques de l'occasion que vous nous offrez de nous entretenir avec vous ce matin. Nous vous avons déjà fait parvenir une trousse d'information. Plutôt que de passer au travers page par page, j'aimerais en faire ressortir les points saillants et m'y attarder. Vous pourrez ensuite nous mitrailler de questions.

Premièrement, un bref historique. Notre association a été créée en 1993 et regroupe 75 membres. Même si nous sommes loin de compter autant de membres que le groupe précédent, nous représentons les entreprises qui fabriquent et distribuent la presque totalité de tous les produits qui sont utilisés par les plaisanciers dans ce pays. Cela inclut les embarcations, les moteurs, les remorques pour bateaux et une gamme d'accessoires et de produits électroniques, y compris l'équipement de sécurité et le matériel de navigation. Même si ne comptons pas nécessairement beaucoup de membres, nous représentons un certain nombre d'entreprises qui fabriquent un large éventail de produits.

J'aimerais que nous récapitulions ce qu'on entend par navigation de plaisance au Canada. Decima Research a procédé récemment à un sondage pour le compte de notre association. Les résultats confirment ce que nous savions déjà à savoir que presque 20 p. 100 des ménages au Canada possèdent un bateau et que de ce nombre, plus de la moitié possèdent plus d'un. Nous n'avons pas nécessairement déterminé de quel genre d'embarcations il s'agissait, mais nous savons maintenant qu'il y en a beaucoup.

Nous avons aussi découvert que 19 autres pour cent de ménages canadiens envisageraient de s'adonner à la navigation de plaisance si les circonstances ou les produits leur étaient bien présentés. Nous en venons donc à la conclusion que l'industrie a une occasion incroyable d'accroître le nombre d'embarcations utilisées par les plaisanciers au cours des prochaines années. À l'heure actuelle, il y a environ 2,7 millions de bateaux de plaisance en tous genres au Canada. Nous avons récemment pris des mesures pour lancer un programme de commercialisation qui,

next 10 years, will actually double that number. Today's presentation is designed to focus on the future, on safety and so forth.

Two key points I should like to speak to this morning relate to safety and also to the logical application of regulations insofar as the manufacturing, distributing and service sectors are concerned.

The issue we have at this point with regard to enforcement has to do with the possibility that we will wind up with two different sets of regulations for vessels on the water. In fact, this might be compared best to a situation where driving regulations are different for cars, trucks and buses on the highway. In essence, picture a situation where cars are subject to one set of rules, and commercial traffic, trucks and buses are subject to different rules. We are all driving down the same highway but there are different rules. That is a major problem for the recreational boating community. The issue of creating a separate enforcement regime is giving us a tremendous amount of difficulty. We strongly suggest that there be remedial action taken to prohibit this from taking place.

We fear also that the consequence of this will be a reduction in enforcement activity. The result may seriously compromise safety on the water. Some of the regulations, especially the collision regulations, at the moment, apply equally to the pleasure vessel fleet, but those who enforce the new rules will be forced into a different situation and the penalties will create confusion.

Speaking of enforcement, at the present time Transport Canada is telling us there are about 1,700 large carriers in this country, of which 536 are government vessels. That means there are approximately 1,200 other commercial vessels, in comparison to 2.7 million pleasure boats. In addition, there are another 44,000 vessels in the ship registry, which includes a number of recreational craft. To complete this inventory, there are approximately 24,000 commercial fishing vessels. All this added up puts into numbers the fact that the commercial and fishing fleets are approximately equivalent to about 5 per cent of the recreational boating fleet.

Transport Canada may be successful in managing to use Part I of the proposed approach on the 1,200 or so carriers and on the fishing and smaller commercial vessels, but in our opinion, from a practical point of view, it would be impossible for Transport Canada to get involved in recreational boating. That may sound strange, but why do we say that? The fact is that Transport Canada has approximately 400 full-time employees dedicated to the marine environment. They are having difficulty at this stage of the game dealing with the commercial fleet. That is not to say they are not doing a good job, but certainly they have their difficulties and so forth. Imagine adding 2.7 million boats of a recreational nature to that scenario. That can force a significant problem in the future, which will lead to a compromise in safety.

nous l'espérons, doublera en fait ce nombre au cours des dix prochaines années. Notre exposé d'aujourd'hui s'attache à l'avenir, à la sécurité et ainsi de suite.

J'aimerais vous entretenir ce matin de deux points importants, à savoir la sécurité et l'application logique de la réglementation en ce qui a trait aux secteurs de la fabrication, de la distribution et des services.

Ce qui nous inquiète pour l'instant en ce qui a trait au contrôle d'application, c'est la possibilité de nous retrouver avec deux régimes de réglementation différents pour les embarcations au Canada. Nous pourrions en fait comparer cette situation à celle qui prévaudrait sur nos routes s'il existait un code de la route distinct pour les voitures et pour les camions de même que les autobus. Nous roulons tous sur la même route en suivant des codes différents. Les plaisanciers y voient un problème d'envergure. Nous ne voyons pas d'un très bon oeil l'adoption d'un régime distinct. Nous vous exhortons à prendre des mesures immédiatement pour empêcher que cela se produise.

Nous craignons également que cela nuise au contrôle d'application. Cela pourrait également compromettre gravement la sécurité sur nos voies navigables. Certains des règlements, surtout ceux applicables aux abordages, à l'heure actuelle, s'appliquent aussi à la flotte canadienne d'embarcations de plaisance, mais ceux qui seront chargés de l'application des nouveaux règlements seront aux prises avec une nouvelle situation et la confusion régnera en ce qui a trait à la perception des amendes.

Pour ce qui est de l'application des lois et règlements, selon Transports Canada il existe à l'heure actuelle dans le registre d'immatriculation près de 1 700 gros navires au Canada dont 536 appartiennent à l'État. Cela signifie qu'il y a environ 1 200 autres navires commerciaux comparativement à 2,7 millions de bateaux de plaisance. En outre, 44 000 autres embarcations sont immatriculées au Canada, ce qui inclut un certain nombre de bateaux de plaisance. Il faut ajouter à cet inventaire quelque 24 000 bateaux de pêche commerciale. Nous en venons à la conclusion que les flottes tant de navires commerciaux que de bateaux de pêche n'équivalent probablement qu'à environ 5 p. 100 de la flotte d'embarcations de plaisance.

Il est possible que Transports Canada réussisse à gérer la partie II du projet de loi en ce qui concerne à peu près 1 200 transporteurs de même que les bateaux de pêche et plus petites embarcations commerciales, mais nous estimons que d'un point de vue pratique il serait impossible à Transports Canada de le faire pour les embarcations de plaisance. Cela peut paraître étrange mais quels sont les motifs de notre position? Le fait est que Transports Canada n'a qu'environ 400 employés à temps plein qui s'occupent du secteur nautique. Ils éprouvent des difficultés à l'heure qu'il est à s'occuper de la flotte commerciale. Je ne veux pas dire par là qu'ils ne font pas du bon travail, mais ils éprouvent des difficultés. Imaginez ce qui va se passer si l'on ajoute 2,7 millions d'embarcations de plaisance. Voilà qui peut créer un grave problème qui mènera à des compromis en matière de sécurité.

We are fearful that adopting the proposal to allow Transport Canada to regulate will lead to different standards of enforcement and the penalty will be a detriment to safety. We would prefer to have the police officers who currently enforce the Contraventions Act and the other regulations that impact on our fleet continue and, in addition, be given the powers to deal with commercial vessels and to police that group. The police agency's ability to enforce these regulations on all vessels should be recognized more clearly in the proposed act. That is our recommendation.

They are present on the waterways and they are required to deal with offences immediately. Furthermore, they are there and capable of enforcing regulations no matter what the vessel type. From a practical point of view, Transport Canada does not go on the water. It, to our knowledge, does not own any ships. It makes inspections on an appointment basis, whereas the existing police officers are capable, able and willing to do the work on an on-call basis or as they see an infraction happening.

In addition, we are very concerned that there has been very little public consultation on the approach of utilizing an appeal tribunal. Transport Canada has only recently recognized that the recreational boating community will be impacted by this proposal, if adopted, and it is our opinion that this approach, while it is well intended, is inappropriate for the marine community if left in its present form. We much prefer the ticketing regime we now have under the Contraventions Act.

We also have grave concerns about the move of a significant number of what are now considered pleasure vessels into the category of commercial. Not only does this appear to be unnecessary, but it will lead to confusion as these vessels are virtually indistinguishable from the millions of other pleasure vessels on the water.

This will create an enforcement mayhem. How will a police officer know whether a boat is commercial or pleasure? They will look the same, be operated in the same fashion, they will probably be doing the same thing, but there will be no way for a police officer to detect the difference. To compound this issue, many of the vessels in the category are a type that will move back and forth. It could be a pleasure vessel this afternoon, it may be a boat that is used for a "commercial application" tomorrow morning, or this evening. It will be a difficult issue.

Transport Canada has stated many times that for commercial use, even for a short time, the vessels and its crew must be in compliance with the commercial regulations.

We believe that recreational craft operators are currently under greater regulation than commercial vessel operators. That is because of our new requirements to carry a PCOC, Pleasure Craft Operator Card. On the part of the small commercial vessel, there is no requirement to have any training.

I have been asked to speak about an issue that is somewhat outside my domain, which is the provision for the creation or the requirement for marinas and facilities which sell gasoline to be

L'adoption de cette proposition, qui a pour but de permettre à Transports Canada d'appliquer les règlements en vigueur, se traduira par la création de normes d'application et de sanctions différentes et ce, au détriment de la sécurité. À notre avis, il serait préférable que les agents de police qui sont actuellement chargés d'appliquer la Loi sur les contraventions et les règlements régissant la flotte d'embarcations de plaisance reçoivent aussi le mandat d'appliquer les règlements s'appliquant aux navires commerciaux. On devrait par ailleurs reconnaître plus clairement dans la loi proposée l'aptitude des autorités policières à appliquer les règlements en vigueur à tous les navires. C'est ce qu'on recommande.

Ces autorités sont présentes sur les voies navigables et sont capables de traiter les délits sur-le-champ. En outre, elles peuvent appliquer tous les règlements, quel que soit le type de navire. Transports Canada n'a, dans les faits, aucune présence visible sur les eaux, le ministère ne possédant aucun navire. Il procède à des inspections sur rendez-vous, alors que les policiers, eux, sont en mesure d'intervenir sur appel ou quand une infraction est commise.

À ces préoccupations vient s'ajouter le fait qu'il y a eu peu de consultations publiques au sujet du concept du tribunal d'appel. Ce n'est que récemment que Transports Canada a reconnu que cette proposition aura une incidence sur les navigateurs de plaisance. Nous sommes donc d'avis que cette approche, aussi bien intentionnée soit-elle, ne convient pas, dans sa forme actuelle, aux navigateurs de plaisance. Nous préférons de loin le régime de contravention que prévoit la Loi sur les contraventions.

Nous nous préoccupons aussi sérieusement du transfert proposé à la catégorie commerciale d'un nombre important de navires tombant sous la désignation d'embarcations de plaisance. Ce changement nous paraît non seulement inutile, mais il se traduira par une grande confusion quant à la désignation de ces navires qu'il est impossible de distinguer des millions d'embarcations de plaisance avec lesquelles ils naviguent.

Un tel changement provoquera le chaos. Nous nous demandons comment un agent de police pourra faire la distinction entre un bateau commercial et une embarcation de plaisance. Ils seront identiques en apparence, seront utilisés de la même façon, vont sans doute faire la même chose, mais il sera impossible pour un agent de police de les distinguer les uns des autres. Précisons aussi que de nombreux navires classés dans cette catégorie changent souvent de vocation, passant successivement de l'usage récréatif à l'usage commercial. La question est complexe.

Transports Canada a indiqué à plusieurs reprises que tout usage commercial, même s'il est de courte durée, nécessitera que le navire et son équipage se conforment aux normes commerciales.

Nous sommes d'avis que les utilisateurs d'embarcations de plaisance sont présentement plus réglementés, par le biais de la carte d'utilisateur d'embarcations de plaisance, que les exploitants de bateaux commerciaux pour lesquels il n'existe aucune exigence en matière de formation de l'utilisateur.

On m'a demandé d'aborder un aspect du projet de loi qui ne relève pas vraiment de ma compétence, soit la disposition qui exige que les marinas et les points de vente de carburant soient

considered as oil handling facilities. The recreational boater, for the most part, goes to a marina along the path of his travel or may visit a marina where he keeps his boat if he is not on a body of water that adjoins or connects to another larger body. They do so in order to get gasoline and to buy other products for either their boats or cottages.

Petrochemical companies are cutting back dramatically on the amount of fuel that they make available to marina operators. A large number of wholesalers are now refusing to sell gasoline and diesel to water's edge marine operators. This is not because marine operators are doing a bad job, but simply because the petrochemical companies do not like delivering to marinas down dusty roads in the country. The availability of gasoline is decreasing.

If the marinas or yacht clubs that sell gasoline to boaters at the present time are considered to be oil handling facilities, you will be creating a situation where a yacht club or a marina that sells literally a few thousand gallons of gasoline a year may be subjected to the same expenses and regulations as a refinery or major commercial oil loading facility.

In many cases, this may drive marinas that continue to sell gasoline out of the fuel provision business. If that takes place, boaters will then start to transport gasoline in the backs of their cars or on the back of a pickup truck down the highway and they will have to carry it to their docks or to the beach, pour it from a jerry can or somehow get it into the boat. All of this will increase the likelihood of accidents. Hopefully, those accidents will be limited to fuel spillage in the water. We do not like that to happen and we do not encourage boaters to refuel their boats with a jerry can at their own dock, but if the gasoline is not available at marinas because of these new regulations, that will happen.

In the worst case scenario, there will be a fire and someone may be injured or killed. None of us wishes to see that. I would ask that, considering the marinas are now covered by provincial fuel handling regulations, that there be steps taken to prevent the inclusion of marinas and private yacht club facilities as oil handling facilities. This will make the problem considerable worse.

The recreational boating community also relies on the small vessel registry for registering vessels that are used for pleasure use and for securing and identifying boats that are mortgaged. Bill C-14 appears to make it impractical to begin to exclude pleasure craft from utilizing the services of the small vessel registry. Once again, that will create problems. Consumers will be forced to employ alternative means to check the ownership if they wish to purchase a used boat. In addition to that, it will create undue stress on people who are trying to register their vessels and take them offshore.

As the gentleman from the commercial side mentioned earlier, by registering a vessel with a national authority, you are able to clearly define who owns the boat. With the loss of this convenience, a cruising yachtsman who owns a boat and keeps it in Ottawa, but wishes to take it to the Bahamas, may find himself in some difficulty should he go outside Canadian waters. The loss of this facility will create some difficulty for us. This is a

considérés comme des installations de manutention d'hydrocarbures. La plupart des plaisanciers vont s'arrêter ou faire escale à une marina s'ils ne naviguent pas sur un plan d'eau qui est relié à un autre plan d'eau plus important, afin de se ravitailler en carburant et d'acheter d'autres produits pour leur bateau ou chalet.

Les entreprises pétrochimiques ont considérablement réduit la quantité de carburant qu'elles vendent aux exploitants de marinas. De nombreux grossistes refusent maintenant de vendre de l'essence et du diesel aux exploitants dont la marina est située au bord de l'eau. Ce n'est pas parce que les exploitants de marinas ne font pas du bon travail, mais plutôt parce que les entreprises pétrochimiques n'aiment pas emprunter des routes poussiéreuses pour livrer leur produit. L'essence se fait donc plus rare.

Si vous assimilez les marinas ou les yacht-clubs qui vendent actuellement de l'essence aux plaisanciers à des installations de manutention d'hydrocarbures, le yacht-club ou la marina qui vend littéralement quelques milliers de gallons d'essence par année se trouvera assujéti aux mêmes dépenses et règlements qu'une raffinerie ou une importante installation de manutention d'hydrocarbures.

Les marinas, dans bien des cas, vont cesser de vendre de l'essence. Les plaisanciers vont alors commencer à transporter de l'essence dans le coffre de leur voiture ou dans une fourgonnette et ce, jusqu'au quai ou à la plage, pour ensuite le verser dans un bidon ou un autre contenant. Cette façon de faire augmentera sans doute le nombre d'accidents, accidents qui, nous l'espérons, se limiteront au déversement de carburant dans l'eau. Nous n'encourageons pas les plaisanciers à transporter de l'essence dans des bidons jusqu'au quai. Toutefois, c'est ce qui va se produire s'ils ne peuvent pas se ravitailler aux marinas en raison des nouveaux règlements.

Dans le pire des scénarios, il y a aura un incendie et quelqu'un sera blessé ou tué, ce que personne ne souhaite. Comme les marinas sont régies par les règlements provinciaux en matière de manutention du carburant, nous demandons que cette définition soit révisée pour en exclure les marinas et les yacht-clubs privés. Autrement, les choses risquent de se compliquer.

Par ailleurs, les plaisanciers se servent du registre sur les petits bâtiments pour y inscrire leur embarcation de plaisance et enregistrer les bateaux qui sont hypothéqués. Or, le projet de loi C-14 semble vouloir empêcher les plaisanciers de se servir du registre, ce qui risque, encore une fois, de créer des problèmes. Les consommateurs seront obligés d'avoir recours à d'autres moyens pour vérifier le titre de propriété s'ils veulent acheter un bateau usagé. En outre, cela ne fera que compliquer inutilement le travail des personnes qui essaient d'immatriculer leur bateau en vue de prendre le large.

Comme l'a dit plus tôt le représentant des propriétaires de bateaux commerciaux, le fait d'inscrire un bâtiment dans un registre national vous permet d'identifier clairement le propriétaire du bateau. Le propriétaire d'une embarcation de plaisance qui habite Ottawa et qui désire se rendre aux Bahamas risque d'avoir des problèmes s'il quitte les eaux canadiennes. Nous risquons nous aussi d'avoir des problèmes si ce service est supprimé. Cette

consumer issue and will not necessarily impact the sales of boats by my members, but it may cause consumer problems down the road.

Part 10 of Bill C-14 deals with pleasure craft and talks about vendors and various regulations. The issue that we would like to bring to your attention deals with capacity plates and what we refer to as builders' plates. You will find the comments on page 9 of my brief.

In summary, the difficulty we have at this point is twofold. First, there are tens of thousands of boats that are in use in this country that are perfectly safe that are not fitted with these plates. Legitimate Canadian builders have constructed the boats in Canada. The boats have been constructed offshore by legitimate builders, but they do not have plates on them.

Our recommendation this morning is that this existing fleet be grandfathered and not required to get plates, essentially, retroactively. At the moment, there is a process by which builders can apply for plates. There is a process by which consumers can also apply for plates. These processes are being streamlined, but they need more streamlining. However, to go back and make the owners of all these older boats obtain plates will either stretch the Coast Guard to the limit or will create havoc for the boat manufacturers. I will explain.

The consumer can apply to the Coast Guard for a small vessel plate. There is a somewhat streamlined approach, but nevertheless, can you imagine what would happen if the Coast Guard received requests from up to 400,000 boaters requesting plates for old boats, considering the underfunding with which the Office of Boating Safety must cope? It is holding its own at the present time, supplying about 65,000 to 75,000 plates per annum. If it were forced to deal with an additional 400,000 plates, I shudder to think what would happen.

The application process for builders is different and is quite confusing in that it requires a document to be signed by a person who is a Canadian resident and who is a director of the company. Canadian manufacturers have such a person. Non-Canadian manufacturers, however, do not have that person, especially since there is a residency requirement built into it. That is one of the reasons why there are so many boats in this country that do not have plates. Safe boats may be built to various international standards. They may be U.S. Coast Guard approved or approved by a national body in another country, other than the United States, but the simple fact is they cannot get Canadian Coast Guard plates because they do not have an employee who is a Canadian resident, an officer of the company who lives here.

We would ask that there be a provision in the proposed legislation that would allow for this situation to be clarified and cleaned up. There are many companies, both American and non-American, that would love to comply but cannot. They fill out the forms and send in the data that is processed and the Coast Guard gives the boats a green light, but they are not able to put the plates on them because of this administrative barricade. We must eliminate the barricade. That would make it easier for

mesure n'aura pas nécessairement d'impact sur les membres de notre association qui souhaitent vendre leur bateau, sauf qu'elle risque à la longue de compliquer les choses pour les consommateurs.

La partie 10 du projet de loi C-14 traite des embarcations de plaisance, des vendeurs et de divers règlements. Nous aimerions vous parler des plaques de capacité et des plaques dites de constructeur. Mes observations à ce sujet figurent à la page 10 du mémoire.

En résumé, cette question soulève deux problèmes. D'abord, il y a des dizaines de milliers de bateaux au Canada qui sont tout à fait sécuritaires, mais qui ne sont pas munis de plaques. Ils ont été construits au Canada, par des fabricants légitimes, ou encore à l'étranger, sauf qu'ils n'ont pas de plaques.

L'Association recommande que l'on applique aux navires existants une clause de droits acquis les excluant ainsi de l'obligation d'obtenir des plaques de façon rétroactive. Pour l'instant, les fabricants peuvent présenter une demande en vue d'obtenir des plaques. Les consommateurs aussi peuvent le faire. Le processus est en train d'être simplifié, sauf qu'il doit l'être davantage. Le fait d'obliger les propriétaires de bateaux plus âgés d'obtenir des plaques risque soit de mobiliser toutes les ressources de la Garde côtière, soit de provoquer le chaos du côté des fabricants de bateaux. Je m'explique.

Le propriétaire d'une petite embarcation peut obtenir une plaque auprès de la Garde côtière. Le processus est assez simple, mais imaginez ce qui arriverait si la Garde côtière recevait 400 000 demandes pour des bateaux plus âgés, sachant le manque de ressources financières du Bureau de la sécurité nautique. Il arrive pour l'instant à répondre à la demande, délivrant entre 65 000 et 75 000 plaques par année. Je n'ose penser à ce qui arriverait s'il était obligé d'absorber 400 000 demandes de plaques.

Les modalités dans le cas des fabricants sont différentes et assez compliquées en ce sens qu'elles exigent le dépôt d'un document signé par une personne qui réside au Canada et qui occupe un poste de direction au sein de l'entreprise. Les fabricants canadiens peuvent satisfaire à cette exigence, ce qui n'est pas le cas des fabricants étrangers, en raison surtout du critère de résidence. Voilà pourquoi il y a tellement de bateaux au Canada qui ne sont pas munis de plaques. On peut construire des bateaux sécuritaires en fonction de diverses normes internationales qui peuvent être approuvées par la Garde côtière américaine ou par un organisme national dans un pays autre que les États-Unis. Toutefois, les fabricants de ces bateaux ne peuvent obtenir des plaques de la Garde côtière canadienne parce qu'ils n'ont pas d'employé qui réside au Canada ou de directeur qui vit ici.

Nous demandons que cette disposition soit clarifiée. Il y a de nombreux fabricants, américains et autres, qui souhaitent se conformer à ce règlement, mais qui ne peuvent le faire. Ils remplissent les formulaires, soumettent les renseignements requis et reçoivent le feu vert de la Garde côtière, mais ils ne peuvent afficher de plaques sur ces bateaux en raison de cet obstacle administratif, obstacle qui doit être éliminé. Il sera ainsi plus facile pour les fabricants d'obtenir des plaques, et pour le consommateur

builders to get plates and for the consumer to ensure that he is buying a safe boat. At the end of the day, the Coast Guard plate on the boat indicates to me, as a consumer, that the boat has been checked and it is safe when it is delivered. We need to find a way to eliminate that.

That is my presentation. I have basically recapped the presentation that we gave to the House of Commons committee on transport. We are rather disappointed with its response. We would like to think that this committee is an opportunity for a sober reflection on the situation. Hopefully, you can find it possible to offer some parental suggestions to the House of Commons and, perhaps, we will see modifications made to this bill.

On behalf of my members and myself, thank you for allowing me to make this presentation.

The Chairman: On page 6 of your brief, you state:

Furthermore Transport has no visible on-water presence in Canada to effect an enforcement regime. Adoption of this proposal will lead to differing standards of enforcement and penalty to the detriment of safety on our shared waterways.

Would you explain that, please?

Mr. Currie: Yes. I do not want to market negatively, but, if you will indulge me, I will use a disaster as a means of comparison in response to your question. There is a coroner's inquest going on at the moment in Tobermory, Ontario, which is dealing with the deaths that occurred last year of two schoolchildren on a tour boat. A number of newspaper articles have indicated that there were shortcomings with regard to the vessel itself that have pointed out some difficulties with the inspection system.

Here is the problem with which we are dealing. If the Ontario Provincial Police, for example, had the ability to inspect that vessel on the water at the launch ramp, they are visible and, in this case, had they had the powers, they could have gone onboard to inspect that vessel. Transport Canada has a land-based inspection system which, I guess I would say, is an appointment-based inspection system. They would telephone the boat's owner and say, "We would like to make an appointment to have the ship examined." I am not suggesting to you that an owner would, shall we say, "fudge it" to ensure that he passes the inspection. However, the situation is that the on-water inspection services that are available via the marine policing agencies are vastly superior and much broader in scope than those available from Transport Canada.

In addition, Transport Canada, unfortunately, does not own any boats. Its focus is on the Atlantic coast, the Pacific coast and the Great Lakes. To my knowledge, Transport would probably have a great deal of difficulty carrying out an inspection on Lake of the Woods. It probably would not be capable of carrying out an inspection on Sylvan Lake near Red Deer, Alberta. It does not have the resources available to do that.

Organizations like the RCMP, the SQ in Quebec, the Halifax marine police and the Vancouver marine patrol are all, in the great number of cases, on the water every day. That is why we would

de s'assurer qu'il achète un bateau sécuritaire. Au bout du compte, la plaque émise par la Garde côtière m'indique, en tant que consommateur, que le bateau a fait l'objet d'une vérification et qu'il est sécuritaire. Nous devons trouver un moyen d'éliminer cet obstacle.

Voilà qui termine mon exposé. J'ai, en fait, résumé l'exposé que nous avons présenté au Comité des transports de la Chambre des communes. Nous sommes plutôt déçus de sa réponse. Nous espérons que comité-ci examinera la situation de façon objective, qu'il formulera des recommandations à la Chambre des communes, recommandations qui permettront peut-être de modifier le projet de loi.

Au nom des membres de l'Association, je tiens à vous remercier de nous avoir donné l'occasion de présenter cet exposé.

Le président: Vous dites à la page 7 de votre mémoire que:

Transports Canada n'a aucune présence visible sur les eaux canadiennes qui lui permette d'appliquer les règlements en vigueur. L'adoption de cette proposition se traduira par la création de normes d'application et de sanctions différentes et ce, au détriment de la sécurité de la navigation sur nos voies navigables partagées.

Pouvez-vous me dire ce que vous entendez par cela?

M. Currie: Oui. Je ne veux pas être négatif, mais si vous me le permettez, je vais utiliser, comme moyen de comparaison, l'exemple d'un désastre pour vous expliquer ce que j'entends par cela. Une enquête de coroner a été ouverte à Tobermory, en Ontario, suite au décès l'an dernier de deux enfants d'école qui se trouvaient à bord d'un bateau d'excursion. D'après plusieurs articles de journaux, le bateau présentait des défaillances, ce qui veut dire qu'il y avait des lacunes dans le système d'inspection.

Voici le problème auquel nous sommes confrontés. Si la Police provinciale de l'Ontario, par exemple, avait le pouvoir d'inspecter ce bateau sur la rampe de mise à l'eau, elle aurait ainsi une certaine visibilité. Si elle en avait eu le pouvoir dans ce cas-ci, elle serait montée à bord du bateau afin de l'inspecter. Transports Canada dispose d'un système d'inspection sur terre ou, si vous voulez, d'un système d'inspection sur rendez-vous. Il communique par téléphone avec le propriétaire du bateau et lui dit: «Nous aimerions fixer un rendez-vous pour inspecter le bateau.» Je ne cherche pas à laisser entendre qu'un propriétaire pourrait «s'arranger» pour faire en sorte que le bateau réponde aux normes. Toutefois, les services d'inspection sur l'eau qu'assure la police maritime sont nettement supérieurs à ceux qu'offre Transports Canada, et plus complets.

Par ailleurs, Transports Canada ne possède pas, malheureusement, de bateaux. Il concentre ses activités sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique et dans les Grands Lacs. À mon avis, il aurait sans doute beaucoup de mal à effectuer une inspection sur le lac des Bois. Il ne serait pas capable d'effectuer une inspection sur le lac Sylvan, près de Red Deer, en Alberta. Il n'a pas les ressources voulues pour le faire.

La GRC, la SQ au Québec, la police maritime de Halifax et de Vancouver sont, de manière générale, présentes sur l'eau tous les jours. Voilà pourquoi nous souhaitons que l'application des

like to see enforcement handled by those people, perhaps in addition to Transport Canada, but not to have enforcement in the hands exclusively of Transport Canada.

The Chairman: Were you consulted on this bill by the senior officers of the department?

Mr. Currie: Our organization, as well as other organizations from the recreational boating community, met with them on a number of occasions. Was the consultation as fruitful as we might have expected? I would have to be candid and say, no. On occasion, we may organize a meeting, make a good presentation and wander away with the feeling in a number of cases that our concerns have been heard; or, we may have reached agreement on, shall we say, a definition of some particular subject. Unfortunately, what seems to happen is by the time the rendezvous is over, or the documentation and draft of the bill comes out, there is a difference in what was agreed. That is one of the reasons we have difficulty with the issue of transferral of some pleasure craft into the commercial regime. We had all agreed that that was not to occur. Yet, when the draft of the bill came out, that is what took place. These are the sorts of problems we run into.

The Chairman: Were any of the concerns you expressed about this bill acted upon?

Mr. Currie: In all honesty, not really.

The Chairman: Did you receive a satisfactory explanation?

Mr. Currie: No. When our presentation to the House of Commons standing committee was over, one of the members of the committee said, "Thanks very much for coming, but I do not know why you bothered," which was quite a surprise. I am a Canadian. I believe in our system. I was really disappointed that, at that level, we were basically being given the opportunity to speak but no one was listening.

The Chairman: Were you consulted by some members of the department?

Mr. Currie: We have good relations with the director general responsible for marine safety and others on his staff, yes. I do not know where the decisions are made. Thus, I will not try to suggest to you that the minister or his staff are necessarily at fault here. We had meetings and discussions on the definition of pleasure craft. Yet, in the bill, the definition that we agreed to and the definition they proposed are as widely apart as Monday and Friday.

Senator Spivak: Mr. Currie, in talking about the issue of enforcement, I am sure you are aware that in many areas there is no enforcement, even by the local police. That is the impression I have received from across the country. What are you proposing in this bill with regard to enforcement? You are saying Transport Canada should not be in it, but what about the rest of it? There is a great problem with enforcement in this country.

Mr. Currie: There is no reason why a peace officer cannot be trained to handle an enforcement issue. I will use a Toronto scenario as an example. Even though I know you will think this will sound a bit funny, it is true. The same thing is true in

règlements soit assurée par ces organismes et par Transports Canada, et non pas exclusivement par ce ministère.

Le président: Est-ce que les hauts fonctionnaires du ministère vous ont consulté au sujet du projet de loi?

M. Currie: Nous les avons rencontrés à plusieurs reprises, tout comme l'ont fait d'autres associations. Est-ce que la consultation a été aussi fructueuse que nous l'aurions souhaité? Honnêtement, non. On peut parfois convoquer une réunion, exposer clairement notre position et sortir de là avec l'impression, dans bien des cas, que nos préoccupations ont été prises en compte, ou que nous nous sommes entendus sur un point particulier. Malheureusement, ce qui semble se produire, c'est que, une fois la réunion terminée, ou une fois le projet de loi déposé, on constate que nos préoccupations n'ont pas été prises en considération. Voilà pourquoi nous avons de la difficulté à accepter le transfert à la catégorie commerciale d'un certain nombre d'embarcations de plaisance. Nous avons convenu que ce transfert ne se ferait pas. Or, nous avons constaté le contraire quand le projet de loi a été déposé. Voilà le genre de problèmes auxquels nous sommes confrontés.

Le président: A-t-on tenu compte de certaines de vos préoccupations dans le projet de loi?

M. Currie: En toute honnêteté, pas vraiment.

Le président: Vous a-t-on expliqué pourquoi?

M. Currie: Non. À la fin de notre exposé au comité permanent de la Chambre des communes, un des membres du comité a dit, «merci beaucoup d'être venu, mais je ne sais pourquoi vous vous êtes dérangé», ce qui était fort étonnant. Je suis Canadien. J'ai confiance en notre système. J'ai toutefois été très déçu de voir que, même si on nous donnait l'occasion d'exposer vos vues sur la question, personne ne nous écoutait.

Le président: Avez-vous eu l'occasion de rencontrer certains fonctionnaires du ministère?

M. Currie: Nous entretenons de bons rapports avec le directeur général responsable de la sécurité maritime et autres membres de son personnel. Je ne sais pas qui prend les décisions. Je ne veux pas donner à entendre que le ministre ou son personnel sont nécessairement responsables de la situation. Nous avons discuté ensemble de la définition d'embarcation de plaisance. Or, la définition sur laquelle nous nous sommes entendus est totalement différente de celle qui figure dans le projet de loi.

Le sénateur Spivak: Monsieur Currie, vous savez sans doute que les règlements, dans de nombreux cas, ne sont pas appliqués, même pas au niveau local. C'est l'impression que j'ai eue en visitant les diverses régions du pays. Que devrait proposer le projet de loi à cet égard? Vous dites que Transports Canada ne devrait avoir aucun rôle à jouer à ce chapitre, mais qu'en est-il des autres? L'application des règlements pose de sérieux problèmes au Canada.

M. Currie: Je ne vois pas pourquoi un agent de la paix ne peut recevoir la formation voulue pour appliquer les règlements. Prenons, par exemple, la ville de Toronto. Vous allez trouver cela un peu bizarre, mais c'est ainsi que les choses se passent. À

Vancouver right next to the Coast Guard station. If the Contraventions Act is used and appropriately applied, it would be possible for a peace officer or a police officer on a bicycle to go to a launch ramp on a Saturday morning where there are 10 to 20 people putting their boats in the water or taking them out and actually do inspections and enforcement. There is a potential for land-based enforcement. Water-based enforcement is a different issue. Not only will it take training, it will also require a commitment by the various levels of government to actually provide funding so that the police agencies, wildlife officers or others can be trained to get on the water to carry out inspections. We are not suggesting that it has to be a policeman. If a wildlife enforcement officer, a conservation officer or even a bylaw officer is properly trained and empowered, then there will be a means to enforce the provisions of the act.

Does it mean that more boats or what have you would not have to be bought? No, it does not. There are certainly requirements and needs for more boats and more people to be put on the water. However, there are boats there. If appropriate actions were taken, we believe there could be a significant gain in enforcement almost immediately.

Senator Spivak: My understanding is the minister now has the power to designate anyone as an enforcement officer.

Mr. Currie: But it is not happening.

Senator Spivak: You are not suggesting any change. You are simply saying that the minister should use the power he has to designate someone as an enforcement officer.

Mr. Currie: Yes. It is also fair to note that recreational boaters contribute about \$200 million per year in taxes just on the fuel they buy. I do not want to discuss government budgeting, but very little of that money actually goes back into services that recreational boaters use.

Senator Spivak: Thank you for that. You mentioned something about oil handling. There is a memorandum of understanding which I have looked at between yourselves and the Department of the Environment. Perhaps the issue of oil spills at marinas pales in comparison to 40 per cent of the oil that is emitted unburned by two-stroke engines. That is a finding of Environment Canada Environmental Technology Centre. Under that memorandum of understanding, MOU, first, the Minister of the Environment says this is just a first step and there will be regulations under CEPA, so you will need to deal with Environment Canada. You will not be dealing with only one minister anyway. How do you regard that?

Second, can you tell us how that memorandum of understanding will deal with the question of oil spilled by two-stroke engines and how soon that will come into effect? Some of the estimates are that will not come into effect until 2021 because of the large number of two-stroke engines, and that it will take a long time because of the low turnover.

Vancouver aussi, juste à côté du poste de garde-côte. Si la Loi sur les contraventions était appliquée de façon appropriée, il serait possible pour un agent de la paix ou un policier à bicyclette de se rendre, le samedi matin, à la rampe de mise à l'eau, où une dizaine ou une vingtaine de personnes s'affairaient à mettre leurs embarcations à l'eau, de procéder à des inspections et d'appliquer les règlements. On peut appliquer les règlements sur terre. Sur l'eau, c'est différent. Il faut non seulement une certaine formation, mais il faut également que les divers paliers de gouvernement s'engagent à fournir les fonds nécessaires pour que les agents de police et les agents de protection de la faune, entre autres, puissent obtenir cette formation afin d'être en mesure d'effectuer des inspections sur l'eau. Nous ne disons pas que cette tâche devrait être confiée à un policier. Si un agent de protection de la faune, un agent de conservation ou même un agent chargé de faire appliquer le règlement a reçu la formation voulue, il sera possible de faire respecter la loi.

Est-ce que cela veut dire qu'on ne serait pas obligé d'acheter plus de bateaux? Non. Il faudrait certainement en acheter plus, et accroître aussi les effectifs. Toutefois, des bateaux, nous en avons déjà. Si les mesures nécessaires étaient prises, on noterait tout de suite une amélioration dans l'application des règlements.

Le sénateur Spivak: D'après ce que j'ai compris, le ministre possède déjà le pouvoir de désigner des personnes à titre d'agents de l'autorité.

M. Currie: Mais il ne le fait pas.

Le sénateur Spivak: Vous ne proposez aucun changement à ce chapitre. Vous dites tout simplement que le ministre devrait, conformément au pouvoir qui lui est conféré, désigner des agents de l'autorité.

M. Currie: Oui. Il convient également de souligner que les plaisanciers versent environ 200 millions de dollars par année en taxes sur le carburant. Je ne veux pas discuter de la façon dont le gouvernement établit son budget, mais seule une petite partie de cet argent est réinvestie dans les services qu'utilisent les plaisanciers.

Le sénateur Spivak: Merci de ce commentaire. Vous avez parlé de la manutention d'hydrocarbures. Vous avez conclu un protocole d'entente, que j'ai examiné, avec le ministère de l'Environnement. Les déversements, dans les marinas, n'ont rien à voir avec les déversements d'hydrocarbures occasionnés par les moteurs à deux temps, qui sont responsables de 40 p. 100 des rejets. C'est ce qu'a conclu le Centre de technologie environnementale d'Environnement Canada. Le ministre de l'Environnement considère ce protocole d'entente comme une première étape. Comme des règlements seront établis en vertu de la LCPE, vous devrez obligatoirement traiter avec Environnement Canada. Vous n'aurez pas, de toute façon, à traiter uniquement avec un seul ministre. Que pensez-vous de cette situation?

Ensuite, pouvez-vous nous dire quand le protocole d'entente entrera en vigueur, et comment il permettra de régler le problème des déversements d'hydrocarbures occasionnés par les moteurs à deux temps? Certains prétendent qu'il n'entrera en vigueur qu'en 2021 en raison du grand nombre de moteurs à deux temps, du faible taux de rotation.

How do you regard the prospect, which I am sure there will be, by the Minister of the Environment under CEPA? What does the memorandum of understanding say about the oil spilled by two-stroke engines? How soon will you rectify that and how?

Mr. Currie: First, I believe you are confusing terminology. An oil spill is someone with a gas can, or an oil can, accidentally spilling it into the water, or over the side of the boat, and it drips into the water.

Senator Spivak: I am not confusing it, because the oil that spills out of two-stroke engines is not done accidentally. It is done through the operation of the engine. Is that not a fact?

Mr. Currie: That is not spillage. It is an exhaust emission and there is a difference.

Senator Spivak: How is that different? The oil is on the water. Is the oil not coming onto the water?

Mr. Currie: The agreement that individual companies have with Environment Canada, the MOU, on exhaust emissions from spark ignition engines is in force. It applies to two-stroke and four-stroke outboard motors. It has been in force since August of last year. From a practical point of view, what does that mean? To the layperson that means that all personal watercraft and all outboard motors sold in Canada are meeting or exceeding U.S. EPA exhaust emission requirements.

Senator Forrestall: They meet the standards of the U.S.?

Mr. Currie: Yes.

Senator Spivak: That is just the ones being sold. The current ones are not meeting those requirements.

Mr. Currie: You are partially correct and partially incorrect, in the sense that you are right when you say there is an existing fleet, and unfortunately there is nothing we can do about existing fleets, just as there is nothing we can do about cars that are 25 years old. They are there and will gradually fail to remain in service as the owners choose to replace them or as they break down and are scrapped. There is nothing we can do about what has already gone before us.

Going forward into the future, all of the personal watercraft, PWC, and all the outboard motors sold, regardless of whether two-stroke or four-stroke, are covered by the MOU and all those products have been, for actually longer than the MOU has required it, U.S. EPA-certified.

We are dealing with the North American market. There are no products manufactured specifically for Canada. If Canada had unique regulations that were dramatically different from those regulations that are in place in the United States, there would be no outboard motors and there would be no personal watercraft or, for that matter, dare I say, few, if any, new gasoline-powered boats brought into this country and sold. Essentially, recreational boating would stop.

Pensez-vous que le ministre de l'Environnement va intervenir en vertu de la LCPE? Que dit le protocole d'entente au sujet des déversements d'hydrocarbures occasionnés par les moteurs à deux temps? Quand comptez-vous corriger la situation et comment?

M. Currie: D'abord, je pense que vous confondez les termes. Un déversement d'hydrocarbure survient quand une personne déverse accidentellement du carburant ou de l'huile dans l'eau ou le long de son bateau.

Le sénateur Spivak: Je ne confonds pas les termes, parce que les hydrocarbures que laissent échapper les moteurs à deux temps ne sont pas déversés accidentellement. Ne proviennent-ils pas du moteur?

M. Currie: Ce n'est pas un déversement. Ce sont des émissions d'échappement, ce qui n'est pas la même chose.

Le sénateur Spivak: Quelle est la différence entre les deux? Les hydrocarbures sont déversés dans l'eau, n'est-ce pas?

M. Currie: L'entente que les entreprises ont conclue avec Environnement Canada, le protocole d'entente sur les émissions d'échappement provenant des moteurs à bougie, est déjà en vigueur. Il s'applique aux moteurs à deux et à quatre temps. Il est entré en vigueur l'an dernier, au mois d'août. Qu'est-ce que cela signifie, dans la pratique? Pour le profane, cela signifie que les motomarines et les moteurs amovibles vendus au Canada respectent ou excèdent les normes relatives aux émissions d'échappement fixées par l'EPA, aux États-Unis.

Le sénateur Forrestall: Ils répondent aux normes fixées par les États-Unis?

M. Currie: Oui.

Le sénateur Spivak: Cela s'applique aux moteurs qui sont vendus à l'heure actuelle. Les moteurs existants ne répondent pas à ces normes.

M. Currie: Vous avez raison, en partie. Il est vrai qu'il existe déjà une flotte de moteurs, et malheureusement, nous ne pouvons rien faire à ce sujet, comme nous ne pouvons rien faire au sujet des voitures vieilles de 25 ans qui circulent toujours sur nos routes. Elles vont disparaître petit à petit, au fur et à mesure que les propriétaires décident de les remplacer ou de les mettre à la ferraille. Nous ne pouvons rien faire à ce sujet.

Toutes les motomarines, tous les moteurs amovibles, qu'il s'agisse de moteurs à deux temps ou à quatre temps, sont maintenant visés par le protocole d'entente. Ces produits ont tous été certifiés par l'EPA, aux États-Unis, bien avant que n'entre en vigueur le protocole d'entente.

Il est question ici du marché nord-américain. Il n'y a pas de produits qui sont conçus spécifiquement pour le Canada. Si les règlements en vigueur au Canada étaient très différents de ceux qui existent aux États-Unis, il n'y aurait pas de moteurs amovibles, de motomarines et, si j'ose dire, peu de bateaux à essence, sinon aucun, qui seraient vendus dans notre pays. Ce serait, en fait, la fin de la navigation de plaisance.

Senator Spivak: I understand about the memorandum. It is a voluntary memorandum. Nevertheless it is in force. I am asking you, in practical terms, what does that mean? I know that emissions must be reduced by 75 per cent. I am not sure whether that is air emissions or emissions into the water. What does that mean in terms of the reduction of oil and gas that, as you know, is left on the water in terms of how soon will that considerable amount be reduced? Based on the two-stroke engine, will you change the two-stroke engine, or will there be direct injection? What are you doing? I understand this is a difficult problem.

Mr. Currie: I am not an engineer so I will give you a layman's approach. With two-stroke engines the means of injecting fuel into the combustion chamber of the engine is being changed. It is either DI or EI, which is direct or electronic injection. There are various other engineering applications that have been gone through to do this. The ultimate cumulative effect will be that, over time, there will be a 75 per cent reduction in NOx and hydrocarbon emissions from all of these recreational engines. That includes personal watercraft.

In addition, there is a move to four-stroke technology. Our automobiles are four-stroke engines. You put gasoline in your car and you do not mix any gasoline in with the oil. The engine is lubricated by means of oil, which is in the bottom of the engine. Four-stroke engines are inherently cleaner, because of that engineering approach, than two-stroke engines. In the recreational boating fraternity there is now a significant move, although not a total move, to four-stroke technology.

Some companies are moving faster, some slower, but the cumulative effect of all these changes is to reduce NOx and hydrocarbon emissions by 75 per cent. The U.S. requirement is by 2006. Because of the fact that these rules have been in place and mandated in the United States for some time, we have been selling cleaner technology products in Canada for a longer time than the MOU has been in place.

It is a little complicated. I cannot actually tell you when we first started selling clean technology in Canada, but suffice it to say it goes back to the first time that any of the manufacturers first sold the engine in the American market because they discontinued, over time, the older technology products they were selling here.

Senator Spivak: The question I want answered, and perhaps you can give it to us in writing, is: What actually is the time frame? Some of the research I have examined says the time frame for 75 per cent of emissions will be 2021. These two-stroke engines have been around since the 1940s without any change. I have seen the comparison between four-stroke and two-stroke engine, which is about eight times the amount of pollution by two-stroke as four-stroke. When will all recreational vessels, pleasure craft, whatever you call them, be sold as four-stroke engines or two-stroke with this modified direct injection?

Mr. Currie: It is now.

Le sénateur Spivak: Je crois comprendre que le protocole d'entente est une mesure volontaire. Néanmoins, il est en vigueur. Qu'est-ce que cela signifie, dans la pratique? Je sais que les émissions doivent être réduites de 75 p. 100. Je ne sais pas s'il s'agit des émissions dans l'atmosphère ou dans l'eau. Qu'est-ce que cela signifie sur le plan de la réduction des déversements d'hydrocarbures? Combien de temps faudra-t-il pour réduire ces émissions? Allez-vous modifier les moteurs à deux temps ou allez-vous utiliser des moteurs à injection directe? Que comptez-vous faire? Je sais que c'est un problème sérieux.

M. Currie: Comme je ne suis pas un ingénieur, je peux uniquement vous donner le point de vue d'un profane. Dans le cas des moteurs à deux temps, le carburant est injecté dans la chambre de combustion du moteur. On a recours pour cela à l'injection directe ou électronique. Diverses autres applications techniques ont été élaborées à cette fin. L'effet cumulatif définitif de cette mesure sera le suivant: les émissions d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures provenant de ces moteurs seront réduites de 75 p. 100 au fil des ans. Cela comprend les émissions occasionnées par les motomarines.

En outre, on s'oriente de plus en plus vers la technologie à quatre temps. Nos voitures sont munies de moteurs à quatre temps. Vous mettez de l'essence dans votre voiture, sauf que celle-ci ne se mélange pas à l'huile. L'huile qui lubrifie le moteur se trouve dans la partie inférieure de celui-ci. Les moteurs à quatre temps sont beaucoup plus propres que les moteurs à deux temps. Les plaisanciers adoptent de plus en plus, mais pas totalement, la technologie à quatre temps.

Certaines entreprises progressent plus rapidement que d'autres, mais tous ces changements auront pour effet, cumulativement, de réduire les émissions d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures de 75 p. 100. Les États-Unis s'attendent à ce que cet objectif soit atteint d'ici 2006. Ces règles sont en vigueur depuis déjà un certain temps, de sorte que nous avons commencé à vendre des produits non polluants au Canada bien avant que le protocole d'entente ne voie le jour.

C'est un peu compliqué. Je ne peux pas vous dire quand nous avons commencé à vendre des produits non polluants au Canada. Je pense que cela remonte à l'époque où les fabricants ont commencé à vendre le nouveau moteur sur le marché américain, parce qu'ils ont cessé, au fil des ans, de produire des moteurs en utilisant les vieilles technologies.

Le sénateur Spivak: Ce que je veux savoir, et vous pouvez peut-être répondre par écrit, c'est ceci: quel délai vise-t-on? Selon certaines études, les émissions seront réduites de 75 p. 100 d'ici 2021. Les moteurs à deux temps existent depuis les années 40; ils n'ont subi aucune modification. J'ai vu la différence qui existe entre les moteurs à quatre temps et les moteurs à deux temps, qui produisent huit fois plus de pollution que les moteurs à quatre temps. Quand les véhicules de plaisance, les embarcations de plaisance, peu importe le nom que vous voulez leur donner, seront-ils munis de moteurs à quatre temps ou de moteurs à deux temps à injection directe?

M. Currie: On a déjà commencé à en produire.

Senator Spivak: Are PWCs being sold with four-stroke engines?

Mr. Currie: No, they are sold with U.S. EPA-approved two-stroke engines. The new technology you see in two-stroke motors has been applied to two-stroke PWCs. They have to match up with exactly the same emission requirements as that required in four-stroke engines.

Senator Spivak: I understand. Could you get us a technical report on what that actually means in terms of the emissions of benzene and toluene, all the BTX emissions and the hydrocarbons, meaning carbon monoxide and carbon dioxide? That would be very useful. In the United States, California is far ahead of the EPA. Those standards may change as well.

Mr. Currie: That is not a problem for our sector because what is sold in one part of the United States obviously must be compliant with what is sold in another. Essentially what happens is the carbon rules, to which we refer, will ultimately end up being applied to all products. As the widget goes down the manufacturing line, they have no idea where it goes.

Senator Spivak: I look forward to getting that information.

Mr. Currie: It may take some time. If possible, could I get a written request? I am not trying to be bureaucratic, but a great deal of information was asked for at one time.

Senator Forrestall: As good as the consultation process has been — and there are some gaps with respect to the handling and sale of fuels and pollution — has there been enough consultation, in your judgment, between the various departments in the federal government responsible in one way or another for the environment, the fisheries, transport and the Canadian military? They are all involved with pollution identification. It seems to me the problem of refuelling a boat is not terribly complicated. I would have thought it would be more complicated when airplanes were allowed to refuel from the same fuelling dock. Has there been enough consultation? It does not seem to be an insurmountable problem. Is it one that we might better deal with by regulation than by statutory law?

Mr. Currie: Let me see if I can answer that. You have rolled two questions together.

My membership is not actually the marinas. I am here, if you will, just as their spokesperson in this regard. I am inclined to believe there has not been enough consultation with the grassroots business people who will be impacted by this. Many remote facilities are probably not even aware, at this stage, of what is coming down the tracks. Many people will be shocked by the impact this might have.

Our suggestion, as laypersons, would be to exclude those who are operating commercial marinas and selling product to small vessels. If that were left alone everything would be fine, but the problem lies in writing it the way it has been written, which throws the net over everyone. The fuel barge in False Creek in

Le sénateur Spivak: Est-ce que les motomarines sont munies de moteurs à quatre temps?

M. Currie: Non, elles sont munies de moteurs à deux temps qui ont été approuvés par l'EPA, aux États-Unis. Les technologies nouvelles utilisées dans les moteurs à deux temps ont été appliquées aux motomarines à deux temps. Elles doivent répondre aux mêmes normes d'émission que les moteurs à quatre temps.

Le sénateur Spivak: Je comprends. Pourriez-vous nous fournir un rapport technique sur ce que cela signifie en termes d'émissions de benzène, de toluène, de tous les BTX et d'hydrocarbures, précisément le monoxyde et le dioxyde de carbone? Un tel rapport serait très utile. Aux États-Unis, la Californie est beaucoup plus avancée que l'EPA. Ces normes peuvent aussi changer.

M. Currie: Ce changement ne poserait pas de problème à notre secteur puisque ce que nous vendons dans une région des États-Unis doit être conforme à ce que nous vendons dans une autre région. Ainsi, les règles en matière d'émissions de carbone, dont nous parlons, finiront par être appliquées à l'ensemble des produits. Lorsque le produit a passé une étape de la chaîne de fabrication, on ne sait pas où il va ensuite.

Le sénateur Spivak: J'ai hâte d'obtenir le rapport.

M. Currie: Cela peut prendre un certain temps. Pourrais-je obtenir une demande écrite, si c'est possible? Je ne veux pas faire le bureaucrate, mais vous me demandez beaucoup de renseignements.

Le sénateur Forrestall: Bien que le processus de consultation ait été satisfaisant — quoiqu'il y ait certaines lacunes aux chapitres de la manutention et de la vente de carburants et de la pollution — y a-t-il eu suffisamment de consultation, selon vous, entre les divers ministères fédéraux responsables de l'environnement, des pêches, du transport et de l'armée canadienne? Ils participent tous à la détermination des polluants. Il me semble que le problème de ravitailler un bateau en carburant n'est pas terriblement complexe. Je crois qu'il s'agissait d'un problème plus complexe lorsqu'on permettait aux avions de faire le plein au même quai de ravitaillement. Y a-t-il eu suffisamment de consultation? Le problème ne paraît pas insurmontable. Est-ce un problème qu'il vaudrait mieux traiter dans un règlement que dans une loi.

M. Currie: Voyons voir si je peux vous répondre. Vous avez combiné deux questions.

Je ne fais partie des exploitants de marinas. Je suis ici seulement en tant que leur porte-parole, si vous voulez. J'ai tendance à croire qu'il n'y a pas eu suffisamment de consultation auprès des gens d'affaires qui seront touchés. Un grand nombre d'installations éloignées ne sont probablement même pas au courant, à ce stade-ci, de ce qui s'en vient. De nombreuses personnes seront stupéfaites par l'incidence que cela risque d'avoir.

Nous proposons, en tant que profanes, d'exclure les exploitants de ports de plaisance commerciaux et les vendeurs de produits aux petits bateaux. S'il en était ainsi, tout serait bien, mais le problème, c'est que le texte est rédigé de façon à n'exclure personne. La barge pétrolière de False Creek à Vancouver devrait

Vancouver should probably be considered an oil handling facility. However, the little marina on a small lake in the middle of Alberta should not be considered an oil handling facility, and that is the difference.

Senator Finestone: I understand it is provincial jurisdiction. I do not know why we are dealing with it in federal law.

Senator Forrestall: The left hand should know what the right hand is doing.

Senator Finestone: If it is federal, perhaps it needs a separate regulatory regime. Otherwise, I do not see how we can deal with it in the bill.

Senator Forrestall: My objective was to get a better sense of what we might recommend with respect to this, and that is that someone can have re-examine it. It is difficult for us to make anything other than a broad general recommendation.

The witness has indicated his concern about the extent of consultation and whether that consultation involves the private sector or recreational boating associations and so on. Perhaps we might occupy ourselves in the fall with drafting a recommendation to that effect. We can think about it over the summer. It is a very important matter.

Senator Finestone: I found the presentation interesting, having once been a small boat owner. On the issue that you discussed under Part 10 of Pleasure Craft, the compliance plate, did I understand that all new boats being manufactured now would have these compliance plates issued?

Mr. Currie: The broad answer is yes, but the onus is on the manufacturer, and whether it is domestic or foreign is of no significance. The onus is on the manufacturer to apply to the Office of Boating Safety, Canadian Coast Guard, to obtain the plates. The manufacturer has to file a technical brief on each of the boats within the product line that he wishes to get plates for. The office will analyze the information. If it is a small inboard-powered boat, a calculation is done which will indicate, for example, that a particular boat is supposed to have no more than six people, X number of kilos, and what is the horsepower. If the process could be streamlined —

Senator Finestone: The law would make it streamlined.

Mr. Currie: The way the law is will not improve our bureaucratic speed bump.

Senator Finestone: I was prepared to ask you if it would be a good idea to grandfather the whole thing and make it mandatory for boat manufacturers that wish to sell in Canada. Now you have given me another pause for reflection which we will give to our research officer.

Mr. Currie: Maybe I have confused you. It is mandatory at the present time. In that sense, they are not changing anything. The difficulty is that hundreds of thousands of boats do not have

probablement être considérée comme une installation de manutention d'hydrocarbures. Cependant, le petit port de plaisance aux abords d'un petit lac en plein coeur de l'Alberta ne devrait pas être considéré comme une telle installation. C'est là la différence.

Le sénateur Finestone: Cela relève de la compétence des provinces. Je ne sais pas pourquoi la question est traitée dans une loi fédérale.

Le sénateur Forrestall: La main gauche devrait savoir ce que fait la main droite.

Le sénateur Finestone: Si la question concerne le gouvernement fédéral, peut-être qu'elle doit faire l'objet d'un régime réglementaire distinct. Autrement, je ne vois pas comment nous pouvons en traiter dans le projet de loi.

Le sénateur Forrestall: Mon but était d'obtenir une meilleure idée de ce que nous pourrions recommander à cet égard, c'est-à-dire que quelqu'un fasse réexaminer la question. Il nous est difficile de faire autre chose qu'une recommandation générale.

Le témoin a exprimé sa préoccupation à l'égard de l'ampleur de la consultation et de la question de savoir si le secteur privé ou les associations de navigation de plaisance y participent. Peut-être pourrions-nous cet automne rédiger une recommandation, à laquelle nous pouvons réfléchir cet été. Il s'agit d'un sujet important.

Le sénateur Finestone: J'ai trouvé la présentation intéressante puisque j'ai déjà été propriétaire d'un petit bateau. À propos de la disposition sur les avis de conformité, dont vous avez parlé, à la Partie 10 intitulée Embarcations de plaisance, ai-je bien compris que tous les nouveaux bateaux comporteront ces avis de conformité?

M. Currie: La réponse est oui, mais la responsabilité incombe au fabricant, qu'il soit Canadien ou étranger. Il appartient au fabricant de présenter une demande au Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne pour obtenir les avis. Il doit remettre un mémoire technique pour chacun des bateaux au sein d'une ligne de produits pour lesquels il veut obtenir des avis. Le Bureau de la sécurité nautique analysera les renseignements. S'il s'agit d'une petite embarcation à moteur intérieur, des calculs sont effectués afin de déterminer le nombre maximal de personnes qu'elle peut contenir, le poids maximal en kilos qu'elle peut supporter et sa puissance en chevaux. Si ce processus pouvait être accéléré...

Le sénateur Finestone: La loi l'accélère.

M. Currie: Telle qu'elle est, la loi n'accélérera pas le processus.

Le sénateur Finestone: J'allais vous demander si ce serait une bonne idée d'appliquer une clause de droits acquis et de rendre les avis obligatoires pour les fabricants de bateaux qui souhaitent vendre leurs produits au Canada. Mais vous venez de me donner une autre question à laquelle réfléchir, que nous allons transmettre à notre agent de recherche.

M. Currie: Je vous ai peut-être embrouillée. Les avis sont déjà obligatoires à l'heure actuelle. Cela ne changera pas. Le problème, c'est que des centaines de milliers de bateaux n'ont pas d'avis et

plates, and the regulation actually says all boats must or shall, which means that, in addition to any boat that is built today or in the future, everything that is old that does not have a plate —

Senator Finestone: They are illegal in the first place.

Mr. Currie: That perhaps is correct. They were illegal in the pure sense because they do not have a plate. It does not mean the boat is not safe or was not safe when it was built. It may have been built to a standard that exceeds the Canadian requirement, but it does not have a plate on it. There is no way, practically speaking, to force all these people to get plates without completely overwhelming the resources of the Coast Guard.

Senator Finestone: What is the implication if they have an accident and do not have a plate?

Mr. Currie: I am unaware that anyone has ever been prosecuted or subjected to any penalty as a consequence of not having a plate, although there is a cash penalty of either \$100 or \$150 in a provision of the Contraventions Act should the vessel be inspected and such a plate not be present. I am unaware of anyone actually being charged with that.

The interesting thing is that to get a small vessel license, you have to have a plate. The tens of thousands or hundreds of thousands of boats that do not have plates do not have licences.

Senator Finestone: I understood you to say it was important to maintain the small vessel registry. You were concerned that was not clear under Bill C-14. I wondered if this was mutually exclusive, or if we needed the language of the small vessel registry to be included and what was the difficulty of doing that. They do not seem to be mutually exclusive to me.

Mr. Currie: They appear to be so to us. It may be an issue of clarification.

Senator Finestone: Do you think we might suggest a special section and that the regulations should be brought before this committee?

Mr. Currie: That may be a good solution.

The Chairman: The clerk will be in touch with you for further information. We will issue it to all members of the committee.

Senators, time is running short. The report of the subcommittee on communications should be made by Senator Finestone and Senator Spivak. I think we will have to deal with it in the fall so we have enough time to work on it.

Senator Finestone: May I make an observation? Speaking for myself, and I think for Senator Spivak, the report really is incomplete. The second and third phases of it were not done. It was very ambitious and it was going in the right direction, but it has not achieved its goal. Either we do a proper study, using this as a base, or we forget it for the moment. I would not like to have it tabled as a fait accompli.

The Chairman: Should we take the summer to think about it?

que le règlement stipule que tous les bateaux doivent en avoir un, ce qui signifie que, outre les bateaux que l'on construit maintenant ou que l'on construira dans l'avenir, tous les vieux bateaux qui ne comportent pas d'avis...

Le sénateur Finestone: Ils sont illégaux au départ.

M. Currie: C'est sans doute exact. Ils sont illégaux, car ils n'ont pas d'avis. Ce qui ne signifie pas qu'ils ne sont pas sécuritaires ou qu'ils ne l'étaient pas quand ils ont été construits. Ils ont pu être construits conformément à une norme plus élevée que celle exigée au Canada, mais ils ne comportent pas d'avis. Il est impossible, en pratique, d'obliger toutes les personnes concernées à obtenir un avis sans empêcher que la Garde côtière ne soit inondée de demandes.

Le sénateur Finestone: Que se passe-t-il si ces bateaux ont un accident.

M. Currie: Je ne connais personne qui ait été poursuivi ou qui ait écopé d'une sanction parce qu'il ne possédait pas d'avis, bien qu'une disposition de la Loi sur les contraventions prévoit une amende de 100 ou 150 dollars si un bateau est inspecté et qu'il s'avère qu'il ne comporte pas d'avis. Je ne suis au courant d'aucune accusation.

Ce qui est intéressant, c'est que, pour obtenir un permis pour un petit bateau, il faut détenir un avis. Les dizaines de milliers ou centaines de milliers de bateaux qui ne possèdent pas d'avis n'ont pas de permis.

Le sénateur Finestone: Vous avez dit qu'il est important de conserver le registre pour petites embarcations. Vous avez déclaré que le projet de loi C-14 n'était pas clair. Je me demande si ce registre et le registre d'immatriculation s'excluent l'un l'autre. Il ne semble pas que ce soit le cas.

M. Currie: Il nous semble que ce soit le cas. Il faudrait peut-être clarifier la question.

Le sénateur Finestone: Pensez-vous que nous pourrions proposer un article spécial et que le comité devrait étudier le règlement?

M. Currie: Ce pourrait être une bonne solution.

La présidente: Le greffier communiquera avec vous pour obtenir davantage d'information, que nous transmettrons à tous les membres du comité.

Sénateurs, le temps file. Le rapport du sous-comité sur les communications devrait être préparé par les sénateurs Finestone et Spivak. Je crois que nous devons nous y pencher à l'automne. Nous disposons donc de suffisamment de temps pour y travailler.

Le sénateur Finestone: Puis-je faire une observation? Je dois dire en mon nom, et au nom du sénateur Spivak je pense, que le rapport est incomplet. Les deuxième et troisième étapes n'ont pas été accomplies. Il s'agissait d'un projet très ambitieux qui était sur la bonne voie, mais il n'a pas atteint son but. Soit que nous effectuons une étude convenable, en nous appuyant sur ce qui a été fait jusqu'à maintenant, soit que nous oublions le tout pour l'instant. Je ne voudrais pas déposer le rapport comme tel.

La présidente: Devrions-nous y réfléchir pendant l'été?

Senator Forrestall: I agree. I know some of the problems that have been encountered.

The Chairman: We will take the full summer and deal with it at our first meeting in the fall. We can ask the house to give us permission.

The other problem we have is that lots of letters are coming in from pilots from Canadian and Air Canada. We have sent copies to you. We have just acknowledged receipt of the letters. We cannot interfere with labour relations. We will keep you informed if we receive any more information. As we get letters, we will send copies to you. We can deal with it in the fall, if there is anything we can do.

Senator Forrestall: In connection with these letters, may I suggest that this is a very serious problem. The temperament, not just on the flight deck but among the other support staff, does not bode very well for smooth summer flying for Canadians. It is important for each of us to review the mail and be aware of the seniority system that affects, as far as I am aware, only pilots. When there is dissension in an aircraft at 37,000 feet, there is potential danger. As you know, there is no second chance.

The Chairman: I would be concerned if things are not settled by the fall.

Senator Finestone: Is there reading we could be doing? Do we have the decision of the arbitrator or the court indicating why that position was arrived at?

The Chairman: We can send it to you.

Senator Finestone: The judges could not have been so out of line. Perhaps they were. I would like to know what happened that would allow this decision.

Senator Forrestall: The judges are in line. That is the problem. I will not comment further.

The Chairman: We will send you more information on that. We will let them work it out during the summer. In the fall, we can look at it again.

The committee adjourned.

Le sénateur Forrestall: À mon avis, nous devrions. Je suis au courant de certains des problèmes qui sont survenus.

La présidente: Nous y réfléchirons pendant l'été et nous en discuterons lors de notre première réunion à l'automne. Nous pouvons demander la permission au Sénat.

L'autre problème, c'est que nous recevons beaucoup de lettres de pilotes de Canadien et d'Air Canada. Nous vous en avons envoyé des copies. Nous venons tout juste d'accuser réception de ces lettres. Nous ne pouvons pas intervenir dans les relations de travail. Nous vous tiendrons au courant si nous recevons d'autre information. Au fur et à mesure que nous recevrons des lettres, nous vous en ferons parvenir des copies. Nous pouvons nous occuper de ce problème à l'automne, si nous pouvons faire quelque chose.

Le sénateur Forrestall: À propos de ces lettres, puis-je dire que le problème est très grave. L'atmosphère qui règne, non seulement dans la cabine de pilotage, mais aussi au sein des employés de soutien, est de mauvais augure pour les voyageurs canadiens cet été. Il est important que chacun de nous examine les lettres et soit au courant du système d'ancienneté qui touche, autant que je sache, seulement les pilotes. Lorsqu'il y a discorde à 37 000 pieds d'altitude, cela risque d'être dangereux. Comme vous le savez, il n'y a pas de seconde chance.

La présidente: Je serai préoccupée si le problème ne se règle pas d'ici l'automne.

Le sénateur Finestone: Y a-t-il des lectures que nous pourrions faire. Avons-nous la décision de l'arbitre ou du tribunal indiquant la position qui a été prise?

La présidente: Nous pouvons vous la faire parvenir.

Le sénateur Finestone: Les juges n'avaient sûrement pas aussi tort. Peut-être que oui. J'aimerais savoir ce qui s'est passé pour qu'ils prennent cette décision.

Le sénateur Forrestall: Les juges n'ont pas tort. C'est ça le problème. Je n'en dirai pas plus.

La présidente: Nous ferons parvenir davantage d'information sur la question. Nous allons les laisser régler la situation pendant l'été. À l'automne, nous nous y pencherons de nouveau.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Shipping Federation of Canada:

Gilles Bélanger, President and Chief Executive Officer;
Anne Legars, Director, Policy and Government Affairs.

From the Canadian Marine Manufacturers Association:

J.A. (Sandy) Currie, Executive Director.

De la Fédération maritime du Canada:

Gilles Bélanger, président-directeur général;
Anne Legars, directrice, Politique et affaires
gouvernementales.

*De l'Association canadienne des manufacturiers de produits
nautiques:*

J.A. (Sandy) Currie, directeur général.

CAL
YC19
-T83



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Wednesday, September 19, 2001

Le mercredi 19 septembre 2001

Issue No. 12

Fascicule n° 12

Third meeting on:
Bill C-14, An Act respecting shipping and navigation
and to amend the Shipping Conferences
Exemption Act, 1987 and other Acts

Troisième réunion concernant:
Le projet de loi C-14, Loi concernant la marine
marchande et la navigation et modifiant la
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences
maritimes et d'autres lois

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Gustafson
Callbeck	LaPierre
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Eyton	Morin
Fitzpatrick	Setlakwe
Gill	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Rompkey, P.C. substituted for that of the Honourable Senator De Bané, P.C. (*June 12, 2001*).

The name of the Honourable Senator Oliver substituted for that of the Honourable Senator Forrestall (*September 17, 2001*).

The name of the Honourable Senator Gustafson was added to the members of the Committee (*September 17, 2001*).

The name of the Honourable Senator LaPierre substituted for that of the Honourable Senator Rompkey, P.C. (*September 18, 2001*).

The name of the Honourable Senator Christensen substituted for that of the Honourable Senator Finestone, P.C. (*September 18, 2001*).

The name of the Honourable Senator Finestone, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Christensen (*September 19, 2001*).

The name of the Honourable Senator Setlakwe substituted for that of the Honourable Senator Finestone, P.C. (*September 19, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gustafson
Callbeck	LaPierre
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Eyton	Morin
Fitzpatrick	Setlakwe
Gill	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Rompkey, c.p., est substitué à celui de l'honorable sénateur De Bané c.p. (*le 12 juin 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Oliver est substitué à celui de l'honorable sénateur Forrestall (*le 17 septembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Gustafson est ajouté aux membres du Comité (*le 17 septembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur LaPierre est substitué à celui de l'honorable sénateur Rompkey, c.p. (*le 18 septembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Christensen est substitué à celui de l'honorable sénateur Finestone, c.p. (*le 18 septembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Finestone, c.p. est substitué à celui de l'honorable sénateur Christensen (*le 19 septembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Setlakwe est substitué à celui de l'honorable sénateur Finestone, c.p. (*le 19 septembre 2001*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, September 19, 2001
(17)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:35 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Eyton, Gill, Gustafson, LaPierre, Morin, Oliver and Setlakwe (10).

Other senators present: The Honourable Senators Forrestall and Kenny (2).

In attendance: Joseph Dion, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2001, the committee proceeded to study Bill C-14. (*See Issue No. 10, Wednesday, June 6, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Canadian Maritime Law Association:

James E. Gould, President.

From the Canadian International Freight Forwarders Association Inc.:

Tony Young, Chairman, Seafreight Committee;

H. J. (George) Kuhn, Executive Director.

The Honourable Senator Eyton moved — That The Honourable Senator Oliver be Deputy Chair of this Committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The Canadian Maritime Law Association and the Canadian International Freight Forwarders Association, Inc. submitted a brief.

At 7:06 p.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 19 septembre 2001
(17)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 35, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Eyton, Gill, Gustafson, LaPierre, Morin, Oliver et Setlakwe (10).

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Forrestall et Kenny (2).

Également présent: Joseph Dion, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2001, le comité poursuit son étude du projet de loi C-14. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 10 daté du mercredi 6 juin 2001.*)

TÉMOINS:

De l'Association canadienne de droit maritime:

James E. Gould, président.

De l'Association des transitaires internationaux canadiens, Inc.:

Tony Young, Président, Comité sur le transport maritime;

H. J. (George) Kuhn, directeur général.

Il est proposé par l'honorable sénateur Eyton — Que l'honorable sénateur Oliver soit vice-président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Les témoins font un exposé, puis répondent aux questions.

L'Association canadienne de droit maritime et l'Association des transitaires internationaux canadiens, Inc. présentent un mémoire.

À 19 h 06, il est entendu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, September 19, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-14, respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts, met this day at 5:35 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: I wish to inform you that Senator Forrestall is resigning as vice-chair of this committee. We are sorry to see you leave, Senator Forrestall, and we thank you for the magnificent contribution you have made to the committee and the subcommittee for transport security.

In consideration of the events that happened last week, we must read again the report that you tabled for your subcommittee. I hope that a copy will be sent to the Minister of Transport and ask that he act on the recommendations of the subcommittee. We thank you, Senator Forrestall, for your work, your cooperation and your advice on behalf of the committee and its members.

I am also informed that Senator Oliver would consider the position of vice-chair.

Senator Eyton: I move the nomination of Senator Oliver.

We realize it will be difficult to replace someone in the position of Senator Forrestall, but I spoke at length with Senator Oliver this afternoon, and it appears that he has the qualifications to be the vice-chair. Thus, I am pleased to move his nomination.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Congratulations, Senator Oliver. I am certain that you will bring your experience, as a member of this committee and as the Chair of the Transport Committee a few years ago, forward to this session. We will put you to work as soon as we finish today's meeting. We will have a steering committee with Senator Callbeck to prepare for the next meeting. We have ahead not only Bill C-14 but also several other bills waiting in the wings for us.

I welcome our first witness, Mr. James E. Gould, President of the Canadian Maritime Law Association.

As you know, we will hear from you first. All the members have copies of the presentation, and we will ask questions that are necessary to know more about your dossier later.

Mr. James E. Gould, President, Canadian Maritime Law Association: I am a practising maritime lawyer from Halifax, and currently the president of the Canadian Maritime Law

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 19 septembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 17 h 35 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Je veux vous informer que le sénateur Forrestall démissionne de la vice-présidence de notre comité. Nous sommes désolés de vous voir partir, sénateur Forrestall, et nous vous remercions de la remarquable contribution que vous avez apportée au comité et au Sous-comité de la sécurité des transports.

À la lumière des événements de la semaine dernière, nous devons relire le rapport que vous avez déposé pour votre sous-comité. J'espère qu'on en enverra une copie au ministre des Transports en lui demandant de donner suite aux recommandations du sous-comité. Nous vous remercions, sénateur Forrestall, de votre travail, de votre collaboration et de vos bons conseils au nom du comité et de ses membres.

On m'informe également que le sénateur Oliver envisagerait d'accepter le poste de vice-président.

Le sénateur Eyton: Je propose la candidature du sénateur Oliver.

Nous nous rendons compte qu'il sera difficile de remplacer une personne qui a la stature du sénateur Forrestall, mais je me suis longuement entretenu avec le sénateur Oliver cet après-midi et il semble posséder les qualités requises pour être vice-président. C'est donc avec plaisir que je propose sa candidature à ce poste.

La présidente: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

La présidente: Félicitations, sénateur Oliver. Je suis certaine que vous nous ferez profiter tout au long de cette session de votre expérience en tant que membre de notre comité et de président du Comité des transports il y a quelques années. Nous vous mettrons à la tâche dès que nous aurons terminé la séance d'aujourd'hui. Nous aurons en effet une réunion du comité directeur, avec le sénateur Callbeck, pour préparer la prochaine réunion. En plus du projet de loi C-14, nous avons plusieurs autres projets de loi qui nous attendent.

Je souhaite la bienvenue à notre premier témoin, M. James E. Gould, président de l'Association canadienne de droit maritime.

Comme vous le savez, nous vous entendrons d'abord. Tous les membres du comité ont reçu copie de votre mémoire, et nous vous poserons ensuite les questions voulues pour en savoir plus sur votre dossier.

M. James E. Gould, président, Association canadienne de droit maritime: Je pratique le droit maritime à Halifax et je suis actuellement président de l'Association canadienne de droit

Association, which is celebrating its 50th anniversary this year. The association was founded in 1951 by Canadians interested in Canadian and international maritime law. Our mandate is to promote effective, modern maritime laws within Canada and internationally.

We are Canada's representative association to the Comité Maritime Internationale, a private non-governmental international organization founded in Belgium in 1897. The main purpose of that organization is the promotion of uniformity and unification of international maritime law.

As I have said in my submission, we have two types of members in the CMLA — individual and constituent. We have a very broad membership base, and it is not a lobby group for any special interests. We have about 300 individual members who represent every facet of the Canadian marine industry, and we have 19 constituent member associations with particular but varying interests in maritime matters. I notice that one of them is here tonight, the Canadian International Freight Forwarders Association, and there are others, including the Shipping Federation of Canada, that have made presentations to you.

Since the commencement of the Canada Shipping Act reform process for a number of years, the CMLA has been actively involved in consultation with government representatives. In January 1997, we established our own CSA reform committee, which worked closely with the government officials and with representatives of Canadian maritime industry. We have had many meetings with Transport Canada, the Department of Fisheries and Oceans and the Department of Justice representatives regarding Bill C-14 as well as its predecessor, Bill C-35, as well as the draft Canada Shipping Act that was presented.

We have had a very frank dialogue with government officials, which has been refreshing and beneficial. We commend the to the Government of Canada and this committee the work that has been done by Transport Canada in this important policy initiative of revising this old but very necessary act to reflect current standards and needs.

We are not in full agreement with all the provisions in Bill C-14, but, as a result of our ongoing dialogue, by the time Bill C-14 came out of the House of Commons Standing Committee on Transport and Government Operations, most of our express concerns had already been addressed. The remaining differences mostly relate to policy at this stage.

We have made our written submissions, and you have indicated, Madam Chair, that you have them. In that, we draw to your attention our long-standing concern relating to provisions already incorporated in the stage one amendments to the Canada Shipping Act, the ones that permit incorporation of guidelines and standards by reference, and confer certain powers on public officials.

maritime, qui célèbre cette année son 50^e anniversaire. L'Association a été fondée en 1951 par des Canadiens qui s'intéressaient au droit maritime canadien et international. Notre mandat est de promouvoir des lois maritimes efficaces et modernes au Canada et sur la scène internationale.

Notre association représente le Canada au Comité maritime international, une organisation non gouvernementale internationale privée qui a été fondée en Belgique en 1897. Le principal but de cette organisation est de faire la promotion de l'uniformisation et de l'unification du droit maritime international.

Comme je le précise dans mon mémoire, nous avons deux catégories de membres: des particuliers et des sociétés. Nos membres représentent des intérêts très diversifiés et nous ne sommes pas un groupe de pression. Nous comptons environ 300 membres à titre individuel qui représentent toutes les facettes de l'industrie maritime canadienne, et 19 associations membres qui représentent des intérêts particuliers mais variés dans les affaires maritimes. Je remarque que l'une de ces associations est d'ailleurs représentée ici même ce soir, nommément l'Association des transitaires internationaux canadiens, et il y en a d'autres, notamment la Fédération maritime du Canada, qui vous ont présenté des mémoires.

Depuis le début du processus de réforme de la Loi sur la marine marchande du Canada, l'ACDM participe activement aux consultations menées par des représentants du gouvernement. En janvier 1997, nous avons créé notre propre comité de la réforme de la Loi sur la marine marchande du Canada, lequel a travaillé en étroite collaboration avec les fonctionnaires gouvernementaux et les représentants de l'industrie maritime canadienne. Nous avons eu de nombreuses rencontres avec Transports Canada, le ministère des Pêches et des Océans et le ministère de la Justice au sujet du projet de loi C-14 et du projet de loi qui l'a précédé, le C-35, et sur l'ébauche de Loi sur la marine marchande du Canada qui a été présentée.

Nous avons eu un dialogue très ouvert avec les représentants du gouvernement, ce qui a été utile et avantageux. Nous félicitons le gouvernement du Canada et le comité pour le travail qui a été effectué par Transports Canada dans cette importante initiative consistant à réexaminer cette loi ancienne mais des plus nécessaires pour qu'elle reflète les normes et les besoins actuels.

Nous ne sommes pas d'accord avec toutes les dispositions du projet de loi C-14, mais, grâce à notre dialogue continu, la plupart des préoccupations que nous avions formulées avaient déjà été éliminées après l'étude du projet de loi C-14 par le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des communes. Les différences qui subsistent relèvent essentiellement de questions de politique.

Nous vous avons fait parvenir notre mémoire écrit et, comme vous l'avez dit, madame la présidente, vous avez reçu ce mémoire. Nous y attirons votre attention sur notre préoccupation de longue date concernant les dispositions déjà intégrées dans les amendements apportés au cours de la première étape de la révision de la Loi sur la marine marchande du Canada, et je veux parler des dispositions qui permettent l'incorporation par renvoi

These guidelines, standards and forms are deemed not to be regulations. Therefore, they are exempt from the operation of the Statutory Instruments Act and its safeguards. We caution now, as we have done before, that Parliament may need to revisit the concept of incorporation of standards by reference to ensure that Canadian public interest is protected. I will say no more about it here except to note that there is a summary of our concerns in our written submission.

We wish to commend to this committee the written submission made to the committee, dated June 12, 2001, that was presented by our constituent member, the Shipping Federation of Canada.

At this point, we wish to address three general areas of concern relating to the Canada Shipping Act. We take no position with respect to the amendments relating to the Shipping Conferences Exemption Act. We are most concerned about Bill C-14's enforcement provisions.

The principal new enforcement initiative is a scheme with administrative penalties intended to be available as an alternative but not to entirely replace criminal or quasi-criminal prosecutions in the event of violations. Highlights to the initiative are summarized in our written submission.

I would note here particularly that in the event of a violation of a relevant provision, Transport Canada would have discretion, as an alternative to prosecution, to assess an administrative penalty, requiring the payment of a prescribed amount. The person against whom the penalty is assessed would then have 30 days to either pay the assessment or request a review. The review would take place before an appointed official called an adjudicator.

I submit that it is very significant that a civil, as opposed to criminal, burden of proof is imposed on Transport Canada in review proceedings, by subsection 232(2). This would be proof by a balance of probabilities rather than beyond a reasonable doubt.

The consensus of our committee that reviewed the enforcement provisions of Bill C-14 is that this is a particularly objectionable feature. Transport Canada would have discretion whether to proceed administratively or by way of prosecution. There should be no substantive advantage to the department in the event it chooses to proceed administratively, thus reducing the threshold burden of proof protections available to prosecutions.

I know that this particular concern has been reflected in other submissions, including that of the Shipping Federation of Canada. We are aware of strong industry opposition to adoption of the administrative enforcement initiative, including the opposition of a number of our valued constituent members. Thus, we simply

de lignes directrices et de norme, et qui confèrent certains pouvoirs aux fonctionnaires.

Ces lignes directrices, normes et formules sont réputées ne pas constituer des règlements et sont par conséquent exemptées de l'application de la Loi sur les textes réglementaires et des garanties qu'elles comportent. Nous faisons maintenant une mise en garde, que nous avons déjà énoncée auparavant: le Parlement devrait peut-être revoir la notion d'incorporation par renvoi afin de s'assurer de protéger l'intérêt public canadien. Je n'en dirai pas plus à ce sujet, sauf pour faire remarquer que l'on trouve dans notre mémoire écrit un résumé de nos préoccupations à cet égard.

Nous invitons les membres du comité à prendre connaissance du mémoire écrit qui a été remis au comité en date du 12 juin 2001 et qui a été présenté par la Fédération maritime du Canada, qui est membre de notre association.

Je voudrais maintenant aborder trois sujets de préoccupation concernant la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous n'avons aucune position pour ce qui est des modifications apportées à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Nous nous inquiétons surtout des dispositions du projet de loi C-14 relatives au contrôle d'application.

La principale initiative nouvelle en la matière est un mécanisme de sanctions administratives qui est censé constituer une solution de rechange, sans pour autant remplacer entièrement les poursuites criminelles ou quasi criminelles en cas de violations. On trouvera dans notre mémoire écrit les faits saillants de cette initiative.

Je voudrais signaler particulièrement le fait qu'en cas de violation d'une disposition visée, Transports Canada aurait le pouvoir discrétionnaire, au lieu d'intenter des poursuites, d'infliger une sanction administrative qui impose le paiement d'un montant fixé en application des règlements. La personne à qui la sanction est infligée aurait alors 30 jours pour soit payer la sanction soit demander à être entendue devant un fonctionnaire appelé un «arbitre».

Je soutiens que le paragraphe 232(2) introduit une nuance très importante, à savoir que l'on impose à Transports Canada une charge de la preuve au civil, par opposition à une charge de la preuve au criminel, en ce qui concerne la procédure d'examen. C'est-à-dire qu'il faut présenter une preuve fondée sur la prépondérance des probabilités plutôt qu'une preuve au-delà de tout doute raisonnable.

Le consensus, parmi les membres de notre comité qui ont examiné les dispositions du projet de loi C-14 relatives au contrôle d'application et qu'il s'agit d'un aspect fort contestable. Transports Canada aurait le pouvoir de décider de procéder par voie administrative ou par voie judiciaire. Le ministère ne devrait pas être sensiblement avantagé en choisissant de procéder par voie administrative, ce qui réduit les protections offertes en cas de poursuites pour ce qui est de la charge de la preuve.

Je sais que d'autres intervenants ont exprimé la même préoccupation, notamment la Fédération maritime du Canada. Nous savons qu'il y a dans notre secteur une vive opposition à l'adoption de l'initiative d'application administrative, et cette opposition est notamment le fait d'un bon nombre de nos sociétés

express concern about the adoption of an enforcement system for which no need has been demonstrated.

Other enforcement initiatives in Bill C-14 are controversial as well. As just noted, criminal prosecution remains an available enforcement option in all cases. Procedurally in almost all cases, Bill C-14 provides for prosecution by summary conviction. However, the maximum fine amounts that may be imposed in the event of summary conviction are significantly high throughout this bill. Others have commented on the level of fines, and I will not make any further comment on that.

The minister would be given broad discretion to refuse to issue or to suspend, cancel or refuse to renew Canadian maritime documents — CMDs — under section 20. Our committee has two objections to this specific initiative.

First, the language of the relevant subsections is considered somewhat vague and imprecise, leaving open the possibility of sanctions being imposed against CMD holders on arbitrary grounds.

Second, the possibility of CMD sanctions being employed for penal as opposed to safety assurance purposes, imposes an additional jeopardy on persons alleged to have committed violations. The CMLA considers this to be unfair, inappropriate and illegitimate use of the personnel certification process.

I have also noted in the written submission that section 149, is revised before the House of Commons, empowers the minister to appoint formal inquirers into deaths on board Canadian ships is felt to potentially conflict with the Canadian Accident Investigation and Safety Board Act. In any case, it does not adequately protect witnesses against possible self-incrimination in the event of compulsory testimony before any such inquiry.

We do not consider that harmonization of enforcement methods between transportation modes by itself would justify introduction of an administrative enforcement scheme to the maritime shipping industry. We are not aware that there has been any independent risk analysis or risk management study that would demonstrate that the existing enforcement system is inadequate or does not protect or address safety deficiencies.

Once again, I would refer to the Shipping Federation of Canada brief of June 12, 2001 as it addresses its specific concerns with respect to the enforcement provisions with which the CMLA is in general agreement.

The second topic that I would like to address briefly is pollution prevention and response. Initially we had recommended that a provision be incorporated to prevent double jeopardy, stating that where an offence is prosecuted under the Canada Shipping Act 2001, no charges for the same offence could be laid under any other federal statute.

membres. Par conséquent, nous exprimons simplement notre préoccupation au sujet de l'adoption d'un régime d'application dont la nécessité n'a pas été démontrée.

D'autres initiatives du projet de loi C-14 dans le domaine de l'application sont également controversées. Comme on vient de le noter, les poursuites au criminel demeurent une option d'application dans tous les cas. Sur le plan de la procédure, dans presque tous les cas, le projet de loi C-14 permet de procéder par déclaration de culpabilité par procédure sommaire. Toutefois, les amendes maximales qui peuvent être imposées le cas échéant sont très élevées dans tout le projet de loi. D'autres ont fait des observations sur le montant des amendes et je n'en dirai pas plus là-dessus.

Le ministre aurait les pleins pouvoirs de refuser de délivrer, ou de suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document maritime canadien (DMC), en vertu de l'article 20. Le comité de l'ACDM a deux objections à formuler en ce qui concerne cette initiative particulière.

Premièrement, le libellé des dispositions visées est vague et imprécis et ouvre la voie à des sanctions contre les titulaires du DMC qui soient infligées de manière arbitraire.

Deuxièmement, l'emploi éventuel de sanctions relatives au DMC à des fins pénales (par opposition à des fins de sécurité et d'assurance) ajoute un danger supplémentaire pour les personnes ayant prétendument commis une violation. L'ACDM estime qu'il s'agit là d'une utilisation injuste et illégitime du processus d'agrément du personnel.

J'ai aussi souligné dans le mémoire écrit que l'article 149, à l'étude à la Chambre des communes, et qui autorise le ministre à demander une enquête formelle sur un décès s'étant produit à bord d'un navire canadien, pourrait entrer en conflit avec la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et, dans tous les cas, ne protège pas adéquatement les témoins contre une éventuelle auto-incrimination dans le cas d'un témoignage obligatoire avant la tenue de l'enquête.

L'ACDM ne juge pas que l'harmonisation des méthodes d'application entre les moyens de transport justifie en soi l'introduction d'un système d'application administrative dans l'industrie du transport. Nous ne savons pas si on a procédé à une analyse indépendante du risque et de la gestion du risque pour démontrer que le système d'application existant est inadéquat ou qu'il ne remédie pas aux lacunes sur le plan de la sécurité.

À nouveau, je vous renvoie au mémoire de la Fédération maritime du Canada du 12 juin 2001 qui traite des préoccupations particulières de la Fédération en ce qui concerne les dispositions relatives à l'application, préoccupations que partage de manière générale l'ACDM.

Le deuxième sujet que j'aimerais aborder brièvement est celui de la prévention de la pollution ainsi que la réponse. À l'origine, l'ACDM avait proposé qu'une disposition soit incluse pour empêcher le «risque antérieur» et qu'elle porte que, lorsqu'une infraction est commise en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, aucune accusation ne puisse être portée

The government did not act on this suggestion, so we wish to comment on it again, particularly with respect to the overlapping of various potential criminal liabilities for ship source pollutions.

Section 12 of the Criminal Code states that an accused is not liable to be punished more than once for the same offence, regardless of the number of acts of Parliament under which proceedings might be taken. Similar protection exists at common law and in the Charter of Rights and Freedoms.

However, notwithstanding this, water pollution has recently given rise to charges being laid with respect to a single circumstance under several different pieces of federal legislation. With the adoption of the Canadian Environmental Protection Act, 1999, the list will presumably be lengthened. At present, in addition to the Canada Shipping Act and the Arctic Waters Pollution Prevention Act, section 40 of the Fisheries Act and section 13 of the Migratory Birds Convention Act, 1994, may be used to lay penal charges arising out of exactly the same events.

Prosecutors, of course, may elect to proceed under any one of these pieces of legislation, but the CMLA submits that a provision in Bill C-14 giving priority to prosecutions initiated under the Canada Shipping Act and stating that additional charges should not be laid under any other federal statutes, would be appropriate and that part nine should be amended accordingly.

I have mentioned already investigations inquiring into causes of death, and this is provided in sections 219, and 149. As originally presented, section 149 made inquiry mandatory in the case of death on-board a Canadian ship. Section 219 had already provided the minister with the power to investigate the cause of death on-board a ship.

The CMLA's concern with the mandatory nature of section 149, as originally drafted, could lead to conflict with the mandate of the Canadian Transportation Accident Investigation Safety Board (CTAISB) and could provide the potential for unnecessary duplication of investigative efforts. For deaths on-board ships in internal waters, provincial coroners would also have jurisdiction. We recommended that the provisions of section 149 not be mandatory, but rather that they be permissive.

This was accepted in part, and it was amended to now read that if a person dies on-board a Canadian vessel, on the vessel's arrival at a port in Canada, the minister is to endeavour to ascertain the cause of death and for that purpose may hold an inquiry. At this time, we are not certain that this fully addresses or eliminates the possibility of duplication of effort or inconsistency with the provisions of the CTAISB.

pour la même infraction ou aucune action intentée en vertu de toute autre loi.

Le gouvernement n'ayant pas donné suite à cette proposition, l'ACDM désire plus particulièrement commenter les parties qui concernent le chevauchement de la responsabilité criminelle pour la pollution causée par les navires.

L'article 12 du Code criminel dispose qu'un accusé n'est pas susceptible d'être puni plus d'une fois pour la même infraction sans égard au nombre de lois du Parlement en vertu desquelles les poursuites peuvent être engagées. Une protection semblable existe en common law et en vertu de la Charte canadienne des droits et libertés.

Toutefois, malgré cela, la pollution de l'eau a donné lieu à des accusations en ce qui concerne un cas unique en vertu de plusieurs lois fédérales différentes. Avec l'adoption de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, en 1999, la liste ne pourra que s'allonger. Actuellement, en plus de la Loi sur la marine marchande du Canada et de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, l'article 40 de la Loi sur les pêches, ainsi que l'article 13 de la Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, peuvent servir pour porter des accusations de nature pénale.

Des accusations peuvent être portées en vertu de l'une ou l'autre de ces mesures législatives, mais l'ACDM soutient qu'il faudrait une disposition dans le projet de loi C-14 qui donne la priorité aux poursuites engagées en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et prévoit que des accusations supplémentaires ne puissent être portées en vertu d'une autre loi fédérale, et qu'il faudrait que la partie 9 soit modifiée en conséquence.

J'ai déjà parlé d'enquêtes sur les causes d'un décès, et il en est traité aux articles 219 et 149. Dans sa forme initiale, l'article 149 obligeait le ministre à enquêter sur les causes de décès si le décès d'une personne se produisait à bord d'un bâtiment canadien. Il était déjà prévu, à l'article 219, que le ministre puisse ordonner une enquête sur les causes de décès à bord d'un navire.

L'ACDM s'inquiète du fait que la nature obligatoire de l'article 149, comme elle est prévue dans l'ébauche de départ, pourrait entrer en conflit avec le mandat du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et causer un double emploi dans les travaux d'enquête sur les décès ayant eu lieu à bord des navires situés dans les eaux intérieures, puisqu'il s'agit d'un aspect qui relève de la compétence des coroners provinciaux. L'ACDM a proposé que l'article 149 ne soit pas obligatoire mais facultatif.

Cette recommandation de l'ACDM a été acceptée, en partie, et l'article a été modifié de telle sorte que, maintenant lorsqu'un décès se produit à bord d'un bâtiment canadien, le ministre doit, à l'arrivée du bâtiment à un port au Canada, tenter de déterminer la cause du décès et peut, à cette fin, tenir une enquête. Nous ne sommes pas sûrs pour l'instant que cette mesure pallie tout à fait la possibilité d'un chevauchement des efforts ou d'une incohérence avec les dispositions de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, ni ne les élimine.

The Chairman: My understanding is that your major concern is the introduction of administrative penalties. The stated reason for using them is that they have a better safety effect, and this appears to have worked in the air mode. Which do you believe would have the better safety effect in the marine mode — judicial penalties or the proposed administrative penalties?

Mr. Gould: I believe that the present system is adequate. There are few prosecutions under the Canada Shipping Act. Most of them relate to ships or soil pollution. There are, of course, a few others but, for the most part, there are no prosecutions. We see this as having the potential to support a large bureaucracy that really may have very little to do.

I am not aware of any need to have a ticketing-type of system, where there are administrative penalties imposed — and the levels are very high. I cannot comment in-depth, but it seems that some of the penalties are quite high.

The Chairman: Penalties could be appealed to the courts if you are not happy with the results of a review. There could be an appeal to the proposed transportation appeal tribunal. Might that allay any fears you might have?

Mr. Gould: It is wasteful because it involves an extra step. Our concerns are that some of these penalties may be used to sanction CMD holders and others who have to get on with business.

The Chairman: On page three, you caution us that we may need to revisit the concept of incorporation of standards by reference, while acknowledging the difficulty Transport Canada has experienced in the past. What do you propose?

Mr. Gould: We have proposed in the past, some form of periodic statutory review to ensure that the Canadian interest is being observed. We do not necessarily disagree with what is being done, but rather it is just the method of keeping a check on it.

There are international standards relating to manning, certification and things of that nature. When the standards are amended in another country and then amended accordingly here, there may be some Canadian issues that are not addressed. That is our concern — that Canadian interests be protected in the course of this process.

The Chairman: You take no position on the changes to the Shipping Conferences Exemption Act at this stage. You must note that this is the last stage of the legislative process, and so I ask if you wish to participate in the SCEA?

Mr. Gould: No, not at any stage. We make no representations with respect to SCEA.

Senator Callbeck: Mr. Gould, you mentioned duplication. There could be duplication of effort in investigations if there is a death. You have had many discussions with government officials, according to information in your brief. What have government officials said to you when you raised this matter?

La présidente: Je crois comprendre que votre grande préoccupation concerne l'introduction de sanctions administratives. À ce qu'on dit, si l'on y recourt, c'est qu'elles améliorent davantage la sécurité, et qu'elles semblent avoir donné des résultats dans le secteur aérien. À votre avis, dans le secteur maritime, lesquelles contribueraient davantage à améliorer la sécurité — les sanctions judiciaires ou les sanctions administratives proposées?

M. Gould: Je crois que le système actuel est adéquat. Il y a quelques poursuites entamées en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. La plupart ont trait à des bâtiments ou à des incidents de pollution des sols. Il y a bien sûr quelques autres cas, mais pour la plupart il n'y a pas de poursuites. Nous pensons que cela pourrait entraîner le maintien d'une lourde bureaucratie qui au fond n'aurait peut-être pas grand-chose à faire.

Je ne vois pas l'utilité d'un système de contraventions, où des sanctions administratives sont imposées — et les niveaux sont très élevés. Je ne peux pas entrer dans les détails, mais il me semble que certaines des sanctions sont très lourdes.

La présidente: Les sanctions pourraient faire l'objet d'un appel si on n'était pas satisfait des résultats d'un examen. On pourrait interjeter appel auprès du tribunal des transports dont on propose la création. Cela vous rassurerait-il?

M. Gould: Ce serait du gaspillage, parce qu'on ajouterait une étape supplémentaire. Ce qui nous préoccupe, c'est que certaines de ces sanctions pourraient servir à pénaliser les titulaires de DMC, et d'autres qui doivent continuer à mener leurs affaires.

La présidente: À la page 3, vous nous dites que nous devons peut-être réexaminer le concept de l'incorporation de normes par renvoi, malgré les difficultés que Transports Canada a connues dans le passé. Que proposez-vous?

M. Gould: Nous avons proposé dans le passé une certaine forme d'examen statutaire périodique pour s'assurer qu'on respecte les intérêts canadiens. Nous ne nous opposons pas nécessairement à ce qui se fait, l'idée étant simplement d'en assurer la vérification.

Il existe des normes internationales en matière de dotation, d'accréditation, par exemple. Quand les normes sont modifiées dans un autre pays et modifiées en conséquence ici, on peut ne pas tenir compte de certains aspects du problème qui sont propres au Canada. C'est ce qui nous préoccupe — nous voulons que les intérêts canadiens soient protégés dans ce processus.

La présidente: Pour l'instant, vous ne vous prononcez pas sur les changements à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Vous devez savoir qu'il s'agit de la dernière étape du processus législatif et c'est pourquoi je vous demande si vous voulez vous prononcer sur cette loi dérogatoire de 1987?

M. Gould: Non, à aucune étape. Nous n'avons pas de position sur cette loi.

Le sénateur Callbeck: Monsieur Gould, vous avez parlé de double emploi. Il pourrait y avoir chevauchement des efforts en cas d'enquêtes sur un décès. Vous avez eu de nombreux entretiens avec des hauts fonctionnaires, selon votre mémoire. Que vous ont-ils dit quand vous avez soulevé cette question?

Mr. Gould: They were appreciative that it had been raised with them, and that was the reason that section 149 was changed before the House of Commons. Our only point now is that it seems that it works pretty well, but we are not certain that there is not the possibility of some overlap of jurisdiction between the minister and his investigations under the Canada Shipping Act 2001 and under the Canadian Transportation Accident Investigation Safety Board Act.

Senator Callbeck: I would like to enquire about double jeopardy. Under the Criminal Code, as you said, you cannot charge an offender twice for the same act. Can you give me an example?

Mr. Gould: There is a system that has worked fairly well for many years relating to alleged oil pollution from ships. A ship itself may be charged under the act, and then security is provided to permit the ship to depart Canada — security for the amount of any fine that might be imposed. Recently, Transport Canada and, I believe, Environment Canada had begun charging the ship under the Canada Shipping Act and oil pollution prevention regulations, and the master of the ship was charged under the Migratory Birds Convention Act. That puts the master of the ship at quite a disadvantage, because he has no provision for his personal security. As well, his offence is the same offence with which the ship is being charged under the Canada Shipping Act.

We believe that the government has the choice of which horse to ride. However, if it chooses to ride any horse, it should be the Canada Shipping Act. If it does, then that act should prevail and there should be no charges under other legislation. It is just not fair.

Senator Oliver: On that point, I do not know why you could not raise a plea of *res judicata*, or failing that, why you could not raise a defence of section 12 of the Criminal Code to say that this matter has already been judged upon. Why would you not succeed?

Mr. Gould: I would agree with that, Senator Oliver. However, they charge coincidentally, so that the result is two parallel prosecutions. Certainly, if you were convicted of one, you could plead *res judicata*. I believe that section 12 precludes you from being convicted in respect of two statutes, but it does not seem to prevent the government from laying charges under various statutes.

Senator Oliver: Could you not apply for a stay for one on the basis of that? If one is successful, you could make an application under section 12 and say *res judicata*?

M. Gould: Ils nous ont été reconnaissants de soulever la question, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'article 149 a été modifié à la Chambre des communes. Notre seule objection, c'est que cela semble donner de bons résultats, mais nous ne sommes pas certains qu'il n'y ait pas un risque de chevauchement des compétences étant donné que le ministre peut faire enquête en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et qu'une enquête peut aussi être menée par le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Le sénateur Callbeck: J'aimerais poser une question au sujet du risque antérieur. En vertu du Code criminel, comme vous le disiez, on ne peut juger un contrevenant deux fois pour le même délit. Pouvez-vous m'en donner un exemple?

M. Gould: Il existe un système qui a marché relativement bien pendant de nombreuses années, en ce qui a trait à la prétendue pollution par les hydrocarbures causée par les navires. En vertu de la loi, on peut poursuivre l'exploitant d'un navire, qui doit payer une caution avant d'avoir l'autorisation de quitter le Canada — caution qui équivaut au montant de l'amende que l'on pourrait lui imposer. Récemment, Transports Canada et, si je ne m'abuse, Environnement Canada ont commencé à poursuivre les exploitants de navires en invoquant la Loi sur la marine marchande du Canada et les règlements régissant la prévention de la pollution par les hydrocarbures, et c'est ainsi que l'on a inculpé le capitaine d'un navire en vertu de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs. Or, cela désavantage grandement le capitaine du navire, puisqu'il n'y a pas de disposition garantissant sa sécurité personnelle. De plus, l'infraction dont on l'accuse est la même que celle visant le navire en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Nous croyons que le Canada peut s'appuyer sur l'une ou l'autre loi. Cependant, s'il fallait choisir entre les deux, le gouvernement devrait se fonder sur la Loi sur la marine marchande du Canada. Le cas échéant, c'est cette loi qui devrait prévaloir et on ne devrait pas entamer des poursuites en invoquant d'autres lois. Ce n'est tout simplement pas juste.

Le sénateur Oliver: Sur ce point, je ne sais pas pourquoi vous ne pourriez pas plaider la chose jugée, ou encore pourquoi vous ne pourriez pas invoquer l'article 12 du Code criminel pour montrer que la chose a déjà été jugée. Pourquoi ne pourriez-vous pas le faire?

M. Gould: Je suis d'accord avec vous, monsieur le sénateur. Cela dit, les autorités entament des poursuites simultanément, ce qui se traduit par deux procès parallèles. Il est évident que si l'on est trouvé coupable de l'un des deux chefs d'accusation, on pourrait toujours plaider la chose jugée. Je crois que l'article 12 dispose que l'on ne peut trouver quelqu'un coupable en vertu de deux lois différentes, mais cela n'empêche pas le gouvernement d'intenter des poursuites en invoquant des lois différentes.

Le sénateur Oliver: Sur cette base, ne pourriez-vous pas demander une suspension des poursuites? Si vous obteniez gain de cause, ne pourriez-vous pas alors invoquer l'article 12 et plaider la chose jugée?

Mr. Gould: My preliminary view of that is that in most cases it is the ship itself that is charged under the Canada Shipping Act. It may be the owner, a company or the master in many cases, an individual, who is charged under the Migratory Birds Convention Act. I do not think that you could apply for a stay in those circumstances.

Senator Oliver: I have one other question that relates to what I think is your substantive argument dealing with enforcement. As I understand it, your main concern is about the burden of proof. In criminal law the burden is beyond a reasonable doubt, and in civil law, it is on a balance of probabilities.

However, under section 232(2), it says, "the burden on the minister is to establish on the balance of probabilities." The courts have interpreted the balance of probabilities to mean that you must prove it on a "preponderance of credible evidence."

Therefore, if the department has a preponderance of credible evidence, in what way are you going to be prejudiced by that? That is in itself a pretty high burden. In other words, they cannot make it up and just lay a charge for the sake of it.

Mr. Gould: I would agree with you. Obviously, a preponderance of credible evidence is the ultimate test. That is something better than a 50 per cent belief, I presume, in the truth of the facts being asserted.

However, the criminal burden of proof is beyond a reasonable doubt. Every element of the offence must be established beyond a reasonable doubt. In that difference I would submit that there is quite a significant variance in the burden of proof.

A burden of proof that requires the establishment of all facts beyond a reasonable doubt is significantly higher than that of a preponderance of credible evidence.

Senator Oliver: Section 232 says that person shall not be compelled to give evidence, but if there is to be a test, it goes on to say that there can be a repeal or a review if requested. Thus, all of the normal legal protections are there. If you are dissatisfied there can be a review.

You went on in your brief to say that you do not know if they are review procedures because they will probably come by way of regulations, and you do not know what the regulations are. However, we never know the regulations until after the statute is passed.

You will have a chance to speak about the regulations later on. What is wrong when the statute itself permits a review?

M. Gould: À priori, je vous dirais que dans la plupart des cas, c'est le navire lui-même qui fait l'objet de la poursuite en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Il se peut que ce soit le propriétaire, une entreprise ou le capitaine dans bien des cas, c'est-à-dire un particulier, qui doit répondre d'un chef d'accusation en vertu de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs. Dans de telles circonstances, je ne pense pas que l'on puisse demander une suspension.

Le sénateur Oliver: J'ai une autre question à vous poser qui se rapporte à ce qui me semble être votre argument de fond, à savoir l'application de la loi. Si j'ai bien compris, ce qui vous préoccupe principalement, c'est la charge de la preuve. En droit criminel, il faut établir la preuve au-delà de tout doute raisonnable, tandis qu'en droit civil, on se fonde sur la prépondérance des probabilités.

Cependant, le paragraphe 232(2) dispose qu'il incombe au ministre d'établir la preuve selon la prépondérance des probabilités. Les tribunaux ont interprété la prépondérance des probabilités comme voulant dire «prépondérance de preuves crédibles».

Par conséquent, si le ministère peut établir une prépondérance de preuves crédibles, en quoi cela pourrait-il vous porter préjudice? C'est un fardeau assez élevé en soi. En d'autres mots, les autorités ne pourront pas inventer des preuves ou tenter des poursuites pour le plaisir de le faire.

M. Gould: Je partage votre avis. Il est évident que la prépondérance de preuves crédibles est le critère suprême. À mon avis, cela vaut bien mieux que de croire à 50 p. 100 en la véracité des faits attestés.

Toutefois, en droit criminel, la preuve doit être établie au-delà de tout doute raisonnable. En effet, tous les éléments de preuve se rapportant à l'infraction doivent être établis au-delà de tout doute raisonnable. Dans ce sens, je vous dirais qu'il y a une grande distinction à faire entre les différents types de fardeaux de la preuve.

Un fardeau de la preuve qui exige d'établir tous les faits au-delà de tout doute raisonnable est nettement supérieur au principe de la prépondérance de preuves crédibles.

Le sénateur Oliver: L'article 232 dispose que l'on ne peut contraindre une personne à témoigner, mais s'il faut établir un critère, on peut envisager une abrogation ou un examen sur demande. C'est dire que toutes les mesures de protection juridiques normales sont déjà prévues. Si la décision vous déplaît, vous pouvez toujours demander un examen.

Vous dites, plus loin dans votre mémoire, ignorer s'il y aura une procédure d'examen parce que celle-ci sera probablement établie par voie réglementaire, et vous ne savez pas la forme que prendra le règlement. Cependant, on connaît la forme que prend un règlement qu'une fois la loi adoptée.

Vous aurez l'occasion de parler du règlement plus tard. Si la loi elle-même autorise un examen, en quoi est-ce une mauvaise chose?

Mr. Gould: There is nothing wrong with the fact that it permits a review. However, the threshold burden is one that can be selected at the minister's discretion. You might say that we could prosecute these people, but we would have to prove it beyond a reasonable doubt. Let us just go with the administrative route where we only have to establish it on a balance of probabilities.

I submit that that is inconsistent with the way that it should be, the way it should be operating. That same burden of proof should apply to administrative processes as to prosecutions themselves.

Senator Oliver: Do I gather both from your brief and from your statement in support of your brief that this is not such a serious matter that you would be asking anyone to make an amendment? It is something that you wanted to point out that the government should be concerned about. The government might have a minor edge by not having to prove something to a reasonable doubt standard.

Mr. Gould: It is a reflex ion of the concerns expressed to me by members of my organization, including our constituent members.

Senator Oliver: You are not asking for an amendment or anything like that?

Mr. Gould: I do not think that I could. I am simply putting forward the argument that that is something that should be considered.

Senator Oliver: Is there anything else that you feel that the committee should know about, apart from the three points you have raised in your brief? Is there any thing about the overhaul of the statute?

Mr. Gould: I do not think so at this stage. It was very comprehensively reviewed. Even in cases of omissions by mistake, those were corrected. It has been a good exercise, and I think that it is basically a very good piece of legislation, as a result.

Senator Kenny: I am curious, sir, as to who actually enforces this. Who do you see laying the charges?

Mr. Gould: Transport Canada.

Senator Kenny: Who in Transport Canada?

Mr. Gould: They have inspectors and investigators, who are designated under the act, and they then may make inspections and lay charges.

Senator Kenny: It is not a police function?

Mr. Gould: No, it is not. It is an administrative function.

The Chairman: Any other questions, senators? No?

Our next witnesses are from the Canadian International Freight Forwarders Association Inc. Mr. Tony Young is President and Mr. H. J. Kuhn is Executive Director.

We all have copies of the association's presentation. We will hear from you first and then the senators will ask questions.

M. Gould: Il n'y a rien de mal à ce que la loi autorise un examen. Cependant, il appartient au ministre de décider à quel moment il se fera. Vous pouvez dire que nous allons tenter des poursuites contre ces personnes, mais il faudra prouver ces accusations au-delà de tout doute raisonnable. Pourquoi ne pas procéder tout simplement par voie administrative où l'on ne doit établir la culpabilité que selon la prépondérance des probabilités?

J'affirme pour ma part que cela est contraire à la façon dont on devrait procéder. Il faut appliquer au processus administratif le même fardeau de la preuve qu'aux poursuites elles-mêmes.

Le sénateur Oliver: Si j'ai bien compris votre mémoire et votre exposés, votre objection n'est pas sérieuse au point d'exiger un amendement au projet de loi? Vous ne faites que signaler votre préoccupation au gouvernement. Le gouvernement aurait un petit avantage s'il n'était pas obligé de prouver la culpabilité au-delà de tout doute raisonnable.

M. Gould: Je répète simplement les préoccupations que m'ont exprimées les membres de mon organisation, notamment nos associations membres.

Le sénateur Oliver: Mais vous ne demandez pas d'amendement ou quelque chose du genre?

M. Gould: Je ne le pourrais pas. Je dis simplement qu'il faut tenir compte de cela.

Le sénateur Oliver: Y a-t-il autre chose à votre avis que le comité devrait savoir, outre les trois points que vous soulevez dans votre mémoire? Avez-vous quelque chose à dire au sujet de la réforme de la loi?

M. Gould: Pas pour le moment. L'examen de cette loi a été exhaustif. Même dans les cas où il y a eu omission par erreur, on a corrigé le texte de loi. L'exercice a été bon, et je crois qu'on se retrouve essentiellement avec une très bonne loi.

Le sénateur Kenny: Monsieur, j'ai une question au sujet du respect de la loi. À votre avis, qui doit porter des accusations?

M. Gould: Transports Canada.

Le sénateur Kenny: Qui à Transports Canada?

M. Gould: Le ministère a des inspecteurs et des enquêteurs, qui sont nommés en vertu de la loi, et ces personnes peuvent procéder à des inspections et porter des accusations.

Le sénateur Kenny: Ce n'est pas une fonction de police?

M. Gould: Non, c'est une fonction administrative.

La présidente: Y a-t-il d'autres questions, chers collègues? Non?

Nos prochains témoins sont de l'Association des transitaires internationaux canadiens, Inc.: M. Tony Young en est le président, et M. H. J. Kuhn le directeur général.

Nous avons tous le texte du mémoire de l'association. Nous allons vous écouter, après quoi les sénateurs vont vous poser des questions.

Mr. H. J. (George) Kuhn, Executive Director, Canadian International Freight Forwarders Association Inc.: Thank you for having us here tonight. We appreciate having a chance to present to you some point of views with regards specifically to the Canadian International Freight Forwarders Association.

As you have already mentioned, Madam Chair, I have with me Tony Young. He is also the chairman of our seafreight committee. I am the executive director of the association.

I have been in the industry for a good 40 years. I started my career in Switzerland. I continued it in England, then in France, then in Europe, then in Tokyo, and finally I came here to Canada. As you can see, I enjoyed it so much that I became Canadian and stayed put. I must say that I do love this country, ladies and gentlemen.

Our association has a little more than 150 member companies. We have more than 100 associate member companies. These are sort of suppliers to our industry. Our member companies have about 500 offices across Canada.

What is an international freight forwarder, you may ask? We are operators in each of the modes of transport — sea, air, rail and truck. In a sense, our member companies and our people are specialists in each mode of transport.

We are trans-modal and certainly also trans-global because we dabble in the world on a daily basis. We serve both the Canadian exporter, the Canadian importer when they want to take their goods to other markets or bring goods to the market here in Canada. We are familiar with the world, and we are also very much associated with all the international organizations that govern issues of transport on an international basis.

We, Madam Chair, realize that much has changed in the liner shipping trade since 1987, when the current act came into force. Shipping lines have grown larger, with ever more capacity and more frequency of service. Our industry has also grown alongside, certainly. In 1997, we had 100 member companies. Today, we have over 150.

Although our association does not keep statistics of revenue or tonnage handled by our members, we estimate that our membership accounts for a greater percentage of Canada's transport dollar today than it did in the 1987. The trend is still growing.

Beginning in the 1990s, many of our members have expanded a scope of services beyond multi-modal transport and into warehousing and distribution, in what is known as the logistics and supply chain management business and sector. All of you have heard how good supply chain management enhances competitiveness and gives the individual company an advantage over those that do not practise that so well.

M. H.J. (George) Kuhn, directeur général, Association des transitaires internationaux canadiens, Inc.: Merci de nous avoir invités ce soir. Nous sommes heureux de pouvoir faire valoir le point de vue de l'Association des transitaires internationaux canadiens.

Comme vous l'avez dit, madame la présidente, Tony Young m'accompagne. Il est le président de notre comité du fret maritime. Je suis le directeur général de l'Association.

Il y a une bonne quarantaine d'années que je suis dans cette industrie. J'ai fait mes débuts en Suisse. J'ai poursuivi ma carrière en Angleterre, puis en France, puis ailleurs en Europe, puis à Tokyo, et j'ai fini par m'établir au Canada. Comme vous voyez, j'ai tellement aimé ce pays que j'ai pris la nationalité canadienne et je n'ai plus bougé depuis. Mesdames et messieurs, je dois dire que j'adore ce pays.

Notre association regroupe un peu plus de 150 entreprises membres de même qu'une centaine de membres associés. Il s'agit de nos fournisseurs. Nos entreprises membres ont environ 500 bureaux répartis d'un océan à l'autre.

Certains d'entre vous se demandent peut-être ce qu'est un transitaire international. Nous offrons nos services dans chacun des modes de transport, soit le transport routier, ferroviaire, aérien et maritime. Dans un certain sens, nos transitaires sont des spécialistes des divers modes de transport.

Nous offrons des services transmodaux et certainement aussi transfrontaliers étant donné que nos activités couvrent, quotidiennement, le monde entier. Nous sommes au service des exportateurs et des importateurs canadiens qui veulent expédier leurs marchandises vers des marchés étrangers ou en faire venir jusqu'au marché canadien. Nous connaissons bien le monde entier et nous sommes également associés de très près à tous les organismes internationaux qui réglementent le transport au niveau international.

Madame la présidente, nous savons que bien des choses ont changé dans le secteur du commerce maritime depuis 1987, année où la loi actuelle est entrée en vigueur. Les compagnies maritimes ont pris de l'expansion, offrant une capacité de plus en plus grande et une fréquence de service accrue. Notre industrie a connu une croissance parallèle. En 1997, notre association comptait une centaine de membres. Elle en regroupe aujourd'hui plus de 150.

Bien que notre association ne tienne pas de statistiques sur les revenus de ses membres ou sur le tonnage qui passe entre leurs mains, nous estimons que leur activité compte pour un plus fort pourcentage des dépenses consacrées au transport au Canada qu'en 1987 et que cette tendance va en accentuant.

Depuis les années 90, bon nombre de nos membres ont élargi leur gamme de services au-delà du transport multimodal pour se lancer dans des services d'entreposage et de distribution — ce qu'on appelle la logistique et la gestion de la chaîne d'approvisionnement. Vous avez tous entendu dire qu'une bonne gestion de la chaîne d'approvisionnement améliore la compétitivité et confère à l'entreprise un avantage sur ses concurrents.

However, many companies do not necessarily have the size or the capacity to manage a supply chain. The international trade forwarder has been an ideal sort of intermediary to provide to smaller and medium-sized importer or exporter in Canada. It allows the ability to manage the supply chain better and more efficiently.

Not only do we look after Canadian importers' and exporters' transportation needs, we also look after their inventories, thus alleviating their need for costly warehousing operations and drastically improving their distribution efficiency and product costs.

Our members play a vital role in industry. Indeed, we are strategic partners of manufacturers, importers, exporters, and the shipping lines. The recent development in the logistics trade is not unique to Canada; it is part of a global trend as many of our members are part of multinational companies.

As multi-modal transport operators, we are buyers of modal transportation services so it is natural that we are constantly looking for lower costs in order to remain competitive as well as to make a profit.

On the other hand, as suppliers of transportation services to Canadian shippers, we need a good selection of reliable modal services in truck, rail, air, and liner shipping.

Good quality modal services cannot be had unless the modal operators are able to earn sufficient revenues to update and upkeep their fleets. As the saying goes, we find ourselves between a rock and a hard place.

If we take a look at what has happened in the totally deregulated airline and trucking industries over the last 20 years, we see that while freight rates have indeed come down somewhat, so did the level of service and the choice of carriers as the bigger carriers muscled out the smaller ones through mergers, acquisitions or bankruptcies, following the law of the jungle.

We do not believe, however, that the regulatory environment has any correlation with quality of service. We believe that it is part and parcel of the whole package. The answer lies somewhere between totally deregulated and a regulated environment.

Turning specifically to the subject of liner shipping, we believe that some antitrust immunity should continue to be extended to that industry. An international container shipping line represents an investment in the order of hundreds of millions, if not billions, of dollars. It is not a service where new players or new ships come and go as supply and demands dictate.

As we have seen in the airline industry, a free-for-all, totally deregulated environment, in our opinion, will result in a short-term decline in rates. However, in the long run, a

Néanmoins, de nombreuses entreprises n'ont pas nécessairement l'envergure ou les moyens de gérer une chaîne d'approvisionnement. Le transitair international est donc l'intermédiaire idéal pour les importateurs ou exportateurs canadiens de petite ou moyenne taille. Cela permet une meilleure gestion de la chaîne d'approvisionnement.

Non seulement nous répondons aux besoins des importateurs et exportateurs canadiens sur le plan du transport, mais nous nous occupons également de leurs stocks, ce qui leur permet de réduire leurs coûteuses opérations d'entreposage, d'améliorer considérablement l'efficacité de leur distribution et de diminuer sensiblement le coût de leurs produits.

Nos membres jouent un rôle crucial dans l'industrie; en réalité, nous sommes des partenaires stratégiques des fabricants, des importateurs, des exportateurs et des compagnies maritimes. L'évolution récente du secteur de la logistique n'est pas propre au Canada. Elle s'inscrit dans une tendance mondiale puisque bon nombre de nos membres font partie de sociétés internationales.

À titre de transporteurs multimodaux, nous achetons des services de transport modal; il est donc naturel que nous soyons constamment à la recherche de prix intéressants afin de demeurer concurrentiels et de réaliser des bénéfices.

D'un autre côté, à titre de fournisseurs de services de transport aux expéditeurs canadiens, nous avons besoin d'un bon choix de services fiables dans les divers modes, à savoir le transport routier, ferroviaire, aérien et maritime.

Néanmoins, il ne peut y avoir de services modaux de bonne qualité que si les exploitants de ces services sont en mesure de réaliser des recettes suffisantes pour moderniser et entretenir leurs flottes et leurs parcs de véhicules. Comme on dit, nous nous trouvons pris entre l'arbre et l'écorce.

Quand on regarde ce qui s'est passé ces vingt dernières années dans les secteurs du transport aérien et du camionnage, entièrement déréglementés, on constate que, bien que les tarifs marchandises aient légèrement diminué, le niveau de service et le choix des transporteurs se sont également détériorés à mesure que les plus gros ont chassé les plus petits à la suite de fusions, d'acquisitions ou de faillites, comme le veut la loi de la jungle.

Nous ne croyons toutefois pas qu'il y a une corrélation entre la réglementation de l'industrie et la qualité des services. À notre avis, la réponse se situe quelque part entre une déréglementation complète et un environnement réglementé.

En ce qui concerne plus particulièrement le transport maritime de ligne, nous estimons que ce secteur doit continuer à bénéficier d'une exemption de dispositions antitrust. Comme la création d'une compagnie internationale d'expédition par conteneur représente un investissement de plusieurs centaines de millions — sinon de milliards — de dollars, ce n'est pas un secteur où de nouvelles entreprises et de nouveaux navires apparaissent et disparaissent en fonction de l'offre et de la demande.

Comme nous l'avons vu dans l'industrie du transport aérien, un environnement tout à fait libre et entièrement déréglementé entraînerait à coup sûr, à notre avis, un déclin des prix à court

deterioration of services, reduction in choice of services, and inevitably a rise in rates will result when the few fittest ones manage to survive.

That is not to say, however, that an antitrust immune cartel has a free hand to flagrantly charge the shipping public whatever they like under the protection of the law. Since the SCEA came into force in 1987, we have seen a continuous decline in rates yet increased capacity in the trans-Pacific trade where the traditional freight conference disbanded into a so-called "discussion group." The disintegration of the trans-Pacific freight conference was itself caused by the forces of competition due to overcapacity in spite of the antitrust immunity.

This is empirical evidence that the natural force of competition does not simply disappear because of an anti-trust immunity. Competition exists even among members of a cartel.

The discussion group, called the Transpacific Stabilization Agreement, does not set specific commodity rates but suggests certain levels and timing of across-the-board rate increases, surcharges and voluntary space capacity reductions. Individual carriers within the discussion group are free to enter into private and confidential service contracts with individual shippers and freight forwarders.

In effect, their purpose is to maintain a certain bottom line for their member carriers to ensure their collective survival in the container shipping trade, while allowing free competition to a point. We believe that such a voluntary mechanism has proven to work well and to the benefit of all parties.

In the North Atlantic and Mediterranean trades, however, the freight conferences have held strong under the SCEA. The conferences set specific rates for each commodity and service contracts are possible only with the conference as a whole and not with individual carriers. Thus, free market competition is restrained as contract rates are known to all members of the conference, as well as shippers of the same commodity.

We believe that the Canadian conferences in the Atlantic trade have not disintegrated from market pressure as they did in the trans-Pacific trade because of the relatively small number of carriers, the smaller ships and the lack of a direct U.S. market influence.

The U.S. Ocean Shipping Reform act of 1998 has changed all of that. The OSRA was a piece of legislation enacted partly to satisfy domestic U.S. interests to keep the flow of U.S. cargo — particularly those of the Midwest — moving through U.S. ports and away from the port of Montreal. Interestingly enough, it did not seem to have succeeded in doing so.

terme, mais produirait à long terme une détérioration des services, une diminution du choix de services et, inévitablement, une augmentation des prix lorsque seules quelques entreprises plus fortes que les autres auraient réussi à survivre.

Cela ne veut pas dire pour autant qu'un cartel exempté des dispositions antitrust aurait carte blanche pour imposer ouvertement aux expéditeurs tous les frais qu'il voudrait sous la protection de la loi. Depuis l'entrée en vigueur de la LDCM en 1987, nous avons assisté à une baisse continue des prix, et en même temps à une hausse de la capacité dans le commerce transpacifique, où la conférence de fret traditionnelle s'est transformée en «groupe de discussion». La désintégration de cette conférence de fret transpacifique résultait elle-même des forces de la concurrence, en raison de la surcapacité qui existait malgré l'exemption des dispositions antitrust.

Cela démontre de façon empirique que la force naturelle de la concurrence ne disparaît pas du simple fait de l'exemption des dispositions antitrust. Il y a de la concurrence même parmi les membres d'un cartel.

Ce groupe de discussion, baptisé «Transpacific Stabilization Agreement», ne fixe pas de taux pour des produits spécifiques, mais suggère certains niveaux et certains moments pour l'adoption d'augmentations générales, de suppléments et de réductions volontaires de la capacité. Les différents transporteurs membres de ce groupe de discussion sont libres de conclure des contrats d'exclusivité limitée privés et confidentiels avec des expéditeurs et des transitaires.

En fait, le but est de garantir une certaine marge bénéficiaire aux transporteurs membres afin d'assurer leur survie collective dans le secteur de l'expédition par conteneurs, tout en permettant la libre concurrence jusqu'à un certain point. À notre avis, ce mécanisme d'application volontaire s'est révélé avantageux pour toutes les parties en cause.

Du côté de l'Atlantique Nord et de la Méditerranée, cependant, les conférences de fret ont tenu bon sous le régime de la LDCM. Elles fixent des taux spécifiques pour chaque produit, et les contrats d'exclusivité limitée ne sont possibles qu'avec l'ensemble de la conférence, et non avec les transporteurs eux-mêmes. La libre concurrence est donc restreinte puisque les taux contractuels sont connus de tous les membres de la conférence, ainsi que des expéditeurs du produit touché.

Nous croyons que si les conférences canadiennes dans le secteur du commerce transatlantique ne se sont pas désintégrées sous la pression du marché, comme elles l'ont fait dans le cas du commerce transpacifique, c'est parce que le nombre des transporteurs est relativement limité, que les navires sont plus petits et que le marché américain n'exerce pas une influence directe dans cette zone.

La Ocean Shipping Reform Act adoptée par les États-Unis en 1998 a changé tout cela. Elle visait notamment à satisfaire les intérêts intérieurs américains afin de faire en sorte que les marchandises américaines, surtout en provenance du Midwest, continuent à transiter par des ports américains plutôt que par le port de Montréal, mais elle ne semble pas avoir été très efficace à cet égard.

Nevertheless, there is currently a distinct legislative advantage for U.S. shippers over Canadian shippers of the same commodity because, under the OSRA, U.S. shippers are able to enjoy private and confidential service contracts with individual carriers. Canadian shippers cannot do that.

Moreover, the OSRA has extraterritorial provisions that permit U.S. shippers to enter into confidential service contracts with carriers for goods originating from or destined to Canada via U.S. ports and even for shipments between two foreign countries that do not even involve, believe it or not, U.S. ports or U.S. goods.

We had pointed this out in our submission to Transport Canada in August 1999 and, indeed, the extraterritorial practice in total disregard of our SCEA has been confirmed in the Federal Maritime Commission's (FMC), interim status report of June 2000, which is posted at its Web site.

The same FMC report states that over 46,000 new service contracts were filed under OSRA in its first year of implementation as of May 2000. The FMC also reports that not all service contracts were completely private and confidential. The degree of confidentiality ranged from free disclosure, to partial disclosure, to full confidentiality, depending on the terms of the contract.

As stated earlier, CIFFA made its submission to Transport Canada in August 1999. In our position paper, we concurred with Transport Canada's option 4, which we are pleased to see has resulted in the present bill. We are, however, disappointed that the term "shipper," which is undefined under the act, continues to remain undefined in the bill. In the United States, under OSRA, the term "shipper" is precisely defined and includes intermediaries who act in their own name.

As stated at the outset, freight forwarders are, in fact, "shippers" to the conference carriers when contracting in their own name. Yet, certain carriers arbitrarily define "shipper" as a "party having beneficial interest in the cargo." In other words, the owner of the cargo, thereby denying freight forwarders the right to enter into service contracts for specific commodities.

We would have preferred the term "shipper" to be included in Bill C-14, and therefore, we would suggest that an appropriate definition would be the one found in the recently enacted Marine Liability Act, under schedule 4, the Hamburg Rules, which states:

"Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea."

Cependant, la loi en question accorde actuellement aux expéditeurs américains un net avantage sur les expéditeurs canadiens d'un même produit parce qu'elle leur permet de conclure des contrats d'exclusivité limitée privés et confidentiels avec des transporteurs, ce qui n'est pas le cas des expéditeurs canadiens.

En outre, cette loi contient des dispositions extraterritoriales qui permettent aux expéditeurs américains de conclure avec des transporteurs des contrats d'exclusivité limitée confidentiels concernant des marchandises qui transitent par des ports américains en provenance ou à destination du Canada, et même des envois entre deux pays étrangers qui ne passent pas par un port américain ou qui ne contiennent pas des produits américains.

Nous l'avons fait remarquer dans le mémoire que nous avons soumis à Transports Canada en 1999, et d'ailleurs, cette pratique extraterritoriale tout à fait contraire à notre LDCM a été confirmée dans le rapport provisoire déposé par la Federal Maritime Commission (FMC) en juin 2000, et publié sur son site Web.

Dans ce même rapport, la FMC indique que plus de 46 000 nouveaux contrats d'exclusivité limitée ont été conclus avant mai 2000, un an après l'entrée en vigueur de la loi américaine. La FMC a également souligné que ces contrats d'exclusivité limitée n'étaient pas tous entièrement privés et confidentiels. Le degré de confidentialité allait de la divulgation volontaire à la confidentialité totale, en passant par la divulgation partielle, en fonction des conditions du contrat.

Comme nous l'avons déjà dit, l'ATIC a présenté un mémoire à Transports Canada en août 1999. Dans notre énoncé de position, nous nous sommes dits d'accord avec l'option 4 présentée par Transports Canada, que nous sommes heureux de voir aboutir dans le projet de loi à l'étude. Nous sommes cependant déçus que le terme «expéditeur», qui n'est pas défini dans la loi en vigueur, ne le soit toujours pas dans le projet de loi. Aux États-Unis, en vertu de l'OSRA, ce terme est défini de façon précise et inclut les intermédiaires qui agissent en leur propre nom.

Comme nous l'avons indiqué dès le départ, les transitaires sont en fait des «expéditeurs» pour les transporteurs de conférence lorsqu'ils concluent des contrats en leur propre nom, et pourtant, certains transporteurs ont adopté une définition arbitraire du terme «expéditeur», pour désigner les parties ayant des intérêts bénéficiaires concernant les marchandises — autrement dit, les propriétaires des marchandises —, ce qui nie aux transitaires le droit de conclure des contrats d'exclusivité limitée pour des marchandises spécifiques.

Nous demandons respectueusement, encore une fois, que le terme «expéditeur» — ou «chargeur» — soit défini dans la LDCM; nous sommes d'avis que la définition suivante, contenue à l'annexe 4 (Règles de Hambourg) de la Loi sur la responsabilité en matière maritime adoptée récemment, serait appropriée:

«Le terme «chargeur» désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un transporteur et doit s'entendre généralement de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle ces marchandises sont effectivement

That is the definition in the Hamburg Rules and we would have liked to see that.

By legally recognizing freight forwarders as shippers, our members can negotiate confidential service contracts with individual members of a shipping conference. The interests of the small- and medium-size exporters and importers can thus be protected against the commercial clout of the big, multinational shippers, because the individual volumes of the SMEs can be pooled together by a freight forwarder to negotiate a more advantageous rate. Otherwise, the smaller shipper on his own could be at a disadvantage against a big shipper. OSRA, in the United States, has such a proviso for small shippers.

As we know, the small entrepreneurial enterprises are the heart and soul of our country and our economy. In this respect, Mr. Young and I would have both liked to see an inclusion in respect of shipper definition.

In conclusion, Madam Chair, the Canadian International Freight Forwarders Association applauds Transport Canada and the government for taking a proactive role in ensuring Canada's competitiveness in international shipping, as well as the well-being of our nation's liner shipping industry. We thank the committee for listening to our concerns, and we would like to add that, on balance, certainly we support passage of this bill.

The Chairman: You favour continuation of antitrust immunity, but you support the ability of shippers to have confidential contracts with individual carriers. Is that correct?

Mr. Kuhn: May I refer that question to Mr. Young?

Mr. Tony Young, Chairman, Seafreight Committee, Canadian International Freight Forwarders Association Inc.: For record, I am the Vice-President of the Canadian International Freight Forwarders Association, and the Chairman of the Seafreight Committee.

In answer to your question, we are happy to see Bill C-14 adopting provisions that are found in OSRA. There is a misunderstanding that OSRA provides for total confidentiality of all service contracts. In fact, that is not so. It allows for it, but it does not force parties to keep their terms of contract completely confidential.

To our understanding, Bill C-14 will allow for the same in that, where the parties choose to, they may disclose details of that contract. We believe that to be an important provision in respect of the antitrust immunity that has been granted to the liner shipping industry. If mandatory confidentiality is enforced, in fact, you do not have antitrust immunity, because one carrier would not

remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.»

C'est la définition des Règles de Hambourg, et nous aimerions qu'elle soit intégrée à la loi.

Si la loi reconnaît que les transitaires sont des expéditeurs, nos membres pourront négocier individuellement des contrats d'exclusivité limitée avec des membres d'une conférence maritime. Les intérêts des petits et moyens exportateurs et importateurs seront ainsi protégés contre le poids commercial des grandes compagnies maritimes multinationales parce que le transitaire aura combiné le volume des différentes PME afin de négocier un tarif plus avantageux pour elles. Autrement, les petits expéditeurs laissés à eux-mêmes pourraient être désavantagés par rapport aux plus gros. Aux États-Unis, l'OSRA contient une disposition de ce genre pour protéger les petits expéditeurs.

Comme nous le savons, les petites entreprises sont l'âme de notre pays et de notre économie. M. Young et moi-même aurions aimé que soit incluse une définition de l'expéditeur.

Pour conclure, madame la présidente, l'Association des transitaires internationaux canadiens félicite Transports Canada et le gouvernement d'avoir joué un rôle proactif pour assurer la compétitivité du Canada dans le secteur du transport maritime international, ainsi que le bien-être de l'industrie canadienne dans ce domaine. Nous demandons respectueusement au gouvernement de ne pas négliger dans le processus législatif le bien-être des transitaires canadiens, qui sont tout aussi essentiels au commerce extérieur du Canada. Nous remercions les membres du comité permanent d'avoir écouté notre présentation et nous voulons ajouter qu'en définitive, nous sommes favorables à l'adoption de ce projet de loi.

La présidente: Vous êtes favorable au maintien de l'exemption des dispositions antitrust, mais vous voulez que les expéditeurs puissent conclure des contrats confidentiels avec les transporteurs. C'est bien exact?

M. Kuhn: Puis-je soumettre cette question à M. Young?

M. Tony Young, président, Comité sur le transport maritime, Association des transitaires internationaux canadiens, Inc.: Je signale que je suis vice-président de l'Association des transitaires internationaux canadiens et président du Comité du fret maritime.

Pour répondre à votre question, nous sommes heureux de voir que le projet de loi C-14 reprend des dispositions de l'OSRA. On croit à tort que cette loi assure la confidentialité totale de tous les contrats d'exclusivité limitée. En fait, ce n'est pas le cas. Elle la permet, mais elle n'oblige pas les parties à assurer une confidentialité totale des termes du contrat.

Selon notre analyse, le projet de loi C-14 permet la même chose puisque si les parties le souhaitent, elles peuvent divulguer des détails du contrat. Nous pensons que c'est une disposition importante dans le contexte de l'exemption des dispositions antitrust accordée à l'industrie du commerce maritime. Si on impose la confidentialité obligatoire, il n'y a plus d'exemption,

know what the other is doing. Thus, it becomes, in essence, free market competition.

The fact that confidentiality may be allowed would give carriers the option to disclose contents in sensitive areas. For example, a good percentage of their vessel is under one commodity, and it cannot afford to lose that because their entire volume goes to another carrier, and then back and forth playing one off the other, thus eroding the rate, to their detriment. We believe that the option that confidentiality exists is what is important and not mandatory.

The Chairman: As you see, the benefits of competition in the Pacific trades, would you support the sunset clause on antitrust immunity in the bill? Such a clause would set a date, a number of years from now, when the immunity would automatically expire.

Mr. Young: Madam Chair, if a sunset clause is included, and the sun never really stops setting, and it is renewed every 10 years for another 10 years, I do not have any concern. On the other hand, if it is to be a definitive sunset clause, I believe that Canada should consider it in concert with the rest of the world. Our understanding is that you cannot have elimination of antitrust immunity in one country, while it exists in another country. Freight can be prepaid or collect, so if Canada were to exclude antitrust immunity, everything would be prepaid. Thus, buyers here would have no idea what the freight cost is, because it would be built into the price. That can only be addressed at an international forum, perhaps through a diplomatic conference. One country alone cannot make that decision. I believe it is a subject for the OACD, where shipper interests are looking for that. However, to our knowledge, most of the countries continue to support some degree of antitrust immunity.

The Chairman: You pointed out to Transport Canada the extraterritoriality of the U.S.'s legislation of the Ocean Shipping Reform Act. What was Transport Canada's response?

Mr. Young: When the OSRA first came out, we studied the provisions closely, and although it is not in the shipping act itself, the FMC has interpreted its application. In answer to some of the shippers' inquiries, the FMC confirmed, in their dockets, that shippers can, in fact, include traffic that is non-U.S. in a contract. They call it a "global service contract provision." We looked at FMC's interim report after its first year of implementation, and, in fact, they have confirmed that certain shippers have included global applications to it.

That is to say, non-U.S. original destination and non-U.S. goods — goods from any two countries — could have included. It could have been piggybacked on the volume of the U.S. We saw that when OSRA first came out as a potential threat to Canada. As long as Canada maintains its conferences, it could have been circumvented through the global service contract provision in the United States. We thought that was an extraterritorial application of U.S. law over Canadian law.

car chaque transporteur va savoir ce que font les autres. On aura donc essentiellement une situation de libre-échange soumise à la concurrence.

La possibilité d'accorder la confidentialité permettra aux transporteurs de divulguer le contenu de certaines expéditions dans des secteurs sensibles. Par exemple, si un certain pourcentage des navires d'un transporteur transporte un produit particulier, il ne peut pas se permettre de le perdre, car sinon, tout ce volume ira à un autre transporteur; il va donc y avoir une lutte concurrentielle qui va faire baisser les tarifs au détriment de tous les transporteurs. Nous pensons qu'il est important que la confidentialité soit facultative, et non pas obligatoire.

La présidente: D'après votre analyse des avantages de la concurrence dans le commerce du Pacifique, seriez-vous favorables à l'inclusion dans le projet de loi d'une clause de temporarisation concernant l'exemption des dispositions antitrust, qui fixerait une date ou une période d'un certain nombre d'années à la fin de laquelle l'exemption expirerait automatiquement?

M. Young: Madame la présidente, si on ajoute une clause de temporarisation mais que la situation reste la même et que l'exemption soit reconduite tous les 10 ans, cela me convient. En revanche, s'il s'agit d'une disposition de temporarisation définitive, j'estime que le Canada devrait plutôt agir de concert avec le reste du monde. Nous considérons qu'il ne faut pas éliminer cette exemption dans un pays si elle persiste dans les autres. Le fret peut être expédié en port payé ou en port dû et si le Canada exclut l'exemption des dispositions antitrust, tout devra être expédié en port payé. Par conséquent, les acheteurs canadiens n'auront aucune idée du coût du fret, car il sera intégré au prix. La question ne peut se régler que dans une tribune internationale, éventuellement grâce à une conférence diplomatique. Aucun pays ne peut prendre une telle décision à lui seul. Il faudrait confier la question à l'OACD, qui s'occupe des intérêts des expéditeurs. À notre connaissance, la plupart des pays restent favorables à un certain niveau d'exemption.

La présidente: Vous avez signalé à Transports Canada l'extraterritorialité de la Ocean Shipping Reform Act américaine. Quelle a été la réaction du ministère?

M. Young: Lors de la promulgation de cette loi, nous en avons étudié soigneusement les dispositions et bien qu'elle ne relève pas directement de la loi, la FMC en a interprété l'application. En réponse aux demandes de certains expéditeurs, la FMC a confirmé que les expéditeurs peuvent effectivement inclure dans un contrat des marchandises d'origine autre qu'américaine. C'est ce qu'on appelle la «disposition de contrat d'exclusivité limitée mondial». Nous avons considéré le rapport provisoire de la FMC après un an d'application de la loi et la commission a confirmé que certains expéditeurs s'en sont prévalus.

Cela signifie qu'un contrat peut comporter une destination autre qu'américaine et des marchandises autres qu'américaines, c'est-à-dire des marchandises provenant de n'importe quel pays. Et ces marchandises s'ajoutent au volume provenant des États-Unis. Quand la loi américaine a été promulguée, nous y avons donc vu une menace potentielle pour le Canada. Même si le Canada maintient ses conférences, elles peuvent être mises en échec par les dispositions de contrat d'exclusivité limitée mondial des

However, I think that Bill C-14 now addresses that.

The Chairman: Would you explain in more detail your concerns in regard to exceptions regarding service contracts, your reference section 4, subsection 3.1?

Mr. Young: Madam Chair, we issued an advance copy of our proposed statement, perhaps too hastily and prematurely. We do not want to ask for changes that would affect this bill at this stage and possibly cause it to be sent back to the drawing board. We are quite happy with it. We think that that is a minor thing because the law will not stipulate these details and it is now thrown back to the commercial court between a freight forwarder and a carrier under the provisions of a confidential or private service contract to negotiate such things.

In our position paper, we had wanted to see more details, similar to those in the U.S. law, which spelled out exactly what an intermediary is and what it can do. However, we were under the impression that we could ask for changes but at this point we really do not want to do that.

We will issue a correction to that, or I would ask the committee to ignore the previous submission and go by the oral testimony.

The Chairman: That is why I want to know your answer here.

Senator Oliver: I have a follow-up to Madam Chair's questions to you about "shippers." I know that you appeared before Transport Canada. Did you go before the House of Commons committee?

Mr. Young: No, we did not.

Mr. Kuhn: We did not. We were not invited, unfortunately.

Senator Oliver: Therefore, the only place that you have come to express your concern about the omission a definition of the word "shippers" in the act, is here?

Mr. Young: Yes. We had inquired into that with Transport Canada, and we were told that the act does not define "shipper." Therefore, we concluded that in absence of a definition of "shipper" in the act, we would go to Webster's and open up under S. It says shipper that "shipper" means one who ships.

Senator Oliver: It does not include an intermediary.

Mr. Young: We will go on that premise, and each one of us will do our best. If the conference was to disband into a discussion group, then everything will be probably similar to what is in

États-Unis. Nous considérons que c'est une application extraterritoriale de la loi américaine qui prend préséance sur la loi canadienne.

Cependant, je crois que le projet de loi C-14 règle cette question.

La présidente: Pouvez-vous donner des détails sur vos préoccupations concernant les exceptions relatives aux contrats d'exclusivité limitée, que vous évoquez dans votre paragraphe 4, sous-paragraphe 3.1?

M. Young: Madame la présidente, nous avons publié prématurément et de façon trop hâtive un exemplaire de notre projet de déclaration. Nous ne voulons pas demander des changements qui risqueraient de retarder l'adoption du projet de loi, dont nous sommes tout à fait satisfaits. Nous considérons que c'est une question mineure, car la loi ne précisera pas tous ces détails et c'est aux tribunaux commerciaux, en cas de conflit entre un expéditeur et un transporteur sur les dispositions d'un contrat d'exclusivité limitée confidentiel ou privé, de se prononcer à ce sujet.

Dans notre document, nous disions souhaiter davantage de détails comme on en trouve dans la loi américaine en ce qui concerne l'identité de l'intermédiaire et les mesures qu'il peut prendre. Nous avons eu l'impression que nous pouvions demander des changements, mais nous ne souhaitons pas le faire actuellement.

Nous allons émettre un rectificatif et je demande au comité de ne pas tenir compte de ce document, et de s'en tenir à notre témoignage.

La présidente: C'est pour cela que je tenais à obtenir une réponse de vous.

Le sénateur Oliver: Je voudrais reprendre les questions de madame la présidente concernant les expéditeurs. Je sais que vous vous êtes déjà adressés à Transports Canada. Avez-vous comparu devant le comité de la Chambre des communes?

M. Young: Non.

M. Kuhn: Non. Nous n'avons malheureusement pas été invités à le faire.

Le sénateur Oliver: Par conséquent, ce n'est que devant ce comité que vous avez pu exprimer votre préoccupation du fait qu'on ne trouve nulle part dans la loi une définition du terme «expéditeurs», n'est-ce pas?

M. Young: Oui. Nous avons demandé des explications à cet égard à Transports Canada et on nous a répondu que la loi ne définissait pas le terme «expéditeur». Nous nous sommes donc dits qu'il nous fallait ouvrir le dictionnaire pour voir ce qu'il en était. On y lit qu'«expéditeur» s'entend de la personne qui expédie.

Le sénateur Oliver: Il n'est pas question d'intermédiaire.

M. Young: À la lumière de cette définition, chacun d'entre nous fera de son mieux. Si la conférence devenait un groupe de discussion, tout se passerait probablement comme pour le

existence today with the trans-Pacific trade, where the definition of shipper is not in question. We think that it is a moot point.

Senator Oliver: Even though you have raised it, I think I understand pretty clearly that it is not something you want to raise now because you do not want to send this back.

Mr. Kuhn: That is correct.

Senator Callbeck: Madam Chair, just one question regarding the definition of shipper. You say that because it is not in the act, freight forwarders cannot enter into contracts for some specific commodities. What specific commodities?

Mr. Young: For example, in the Far East trade, freight forwarders dominate the multi-modal transport. We are talking mostly imports — garments, footwear, toys, and electronics. Nearly everything that we purchase is in one way or another handled by freight forwarders.

Freight forwarders add the different segments of transport and put it together under one contract of carriage. There are hundreds of containers of the same commodity that a freight forwarder would control, and he has a contract with a shipping line of his choice at privately negotiated rates.

Senator Gustafson: I am about 1500 miles from water, both east and west. I pay high freight prices on grain. You made a statement that to a point prices are constrained, or does the free market dominate in the world situation when it comes to hauling grain, oil or whatever?

Mr. Kuhn: There is no doubt in my mind that it is definitely a free market environment for bulk commodities like grain. It is fundamentally a supply and demand issue. Certainly it could be influenced by political happenings and certain dealings. It could therefore temporarily be out of order for any one reason. That may certainly influence pricing and rates but generally speaking it is pretty much the free market that dominates the marketplace.

Senator Gustafson: In the case of a product such as oil, which has a possible risk of pollution, would you get more money for shipping oil than you do for shipping wheat?

Mr. Kuhn: We do not operate ships. Oil, for example, is a commercial fleet. It is not a liner trade or anything like this. It is an in-house kind of fleet. The Exxons or Shells of this world all have their own ships with which they do operate their own supply, et cetera. It is not really a market commodity.

Others do charter whole ships — small companies and so on — to level out the oil supply. Internationally, certain ships are chartered on a time-charter or voyage-charter basis, but it does not work with commercial rates.

commerce transpacifique actuellement où la définition de «expéditeur» n'est pas remise en question. Pour nous, la question n'est pas résolue.

Le sénateur Oliver: Même si vous avez soulevé la question, je comprends que vous ne vouliez pas que cela retarde le processus.

M. Kuhn: C'est juste.

Le sénateur Callbeck: Madame la présidente, j'aimerais poser une question au sujet de la définition du terme «expéditeur». D'après vous, le fait que la loi ne définisse pas ce terme empêche les transitaires de conclure des contrats pour l'acheminement de certains produits. De quels produits s'agit-il?

M. Young: Pour ce qui est du commerce en Extrême-Orient, les transitaires dominent le transport multimodal. Il s'agit surtout de produits d'importation comme les vêtements, la chaussure, les jouets et l'électronique. Presque tous les produits que nous achetons sont acheminés par des transitaires.

Les transitaires acheminent les marchandises par différents modes de transport sous un même contrat. Le transitaire est chargé d'acheminer des centaines de conteneurs remplis du même type de marchandise et il négocie à cet égard un prix de transport avec le transporteur de son choix.

Le sénateur Gustafson: Je me trouve à près de 1 500 milles de l'eau tant du côté Est que du côté Ouest. Je dois payer des tarifs élevés pour le transport des céréales. Vous avez dit à un moment donné que les prix étaient établis d'avance. Les prix pour le transport des céréales ou du pétrole, par exemple, ne sont-ils pas le résultat des forces du marché?

M. Kuhn: Il ne fait aucun doute dans mon esprit que ce sont les forces du marché qui déterminent le prix du transport de produits en vrac comme les céréales. C'est essentiellement une question d'offre et de demande. Les événements politiques ainsi que certaines négociations peuvent certainement avoir une incidence sur les prix et expliquer certaines anomalies temporaires. De façon générale, cependant, les prix reflètent les forces du marché.

Le sénateur Gustafson: Le transport d'un produit comme le pétrole présente des risques pour l'environnement. Demandez-vous davantage pour transporter du pétrole que des céréales?

M. Kuhn: Nous n'exploitons pas de navires. Le pétrole, par exemple, est un produit qui est acheminé par des navires commerciaux et non pas par des navires de ligne. Il s'agit d'un produit qui est transporté par une flotte interne. Les sociétés Exxon et Shell possèdent leurs propres navires de transport. Le prix du transport du pétrole n'est donc pas vraiment établi par le marché.

D'autres sociétés, et notamment les petites sociétés, nolisent des bateaux entiers pour transporter le pétrole. À l'échelle internationale, on a recours à des contrats d'affrètement à temps et à des contrats d'affrètement au voyage. Dans ces cas, les taux commerciaux ne s'appliquent pas.

Senator Kenny: Is there not a levy on oil being shipped that is accumulated per barrel to clean up spills? Has that legislation not been in place for some time?

Mr. Kuhn: I do not know. It is a very good point question.

Mr. Young: Freight forwarders are not involved in shipping of oil.

Senator Gustafson: It is not addressed in this bill?

Mr. Kuhn: It is not addressed.

Senator Kenny: There is a levy. I did not hear the mention of a levy in the response to the question about the difference between shipping wheat and oil.

Mr. Young: We generally do not concern ourselves with bulk commodities. Our domain is anything that is containerized, what we call multi-modal transport.

Senator Gustafson: I would like to make one point here. As grain growers, we are price takers, we take what we get — we do not set prices. That puts us in a rather negative position at times.

Senator LaPierre: On page two of your presentation, you say that if we take a look at what happened in a totally deregulated airline and the trucking industries over the last 20 years, following the law of the jungle and so forth. Then you say do not believe that the regulated environment has any correlation with quality services either.

Therefore, the answer lies somewhat between the totally deregulated and a regulated environment. Thus, a regulated environment is necessary, but not necessarily a regulated environment. Are you telling me that you can have your cake and eat it too?

Mr. Kuhn: We were afraid you might trip us up on that.

Mr. Young: We saw the results of totally deregulated trucking last summer, where there were disruptions at the port of Montreal relating to the unhappiness of the owner-operators. They were happy initially to become a trucking company overnight simply by owning or leasing a rig. On the other hand, that owner-operator was then subjected to the process of making his best deal with the clients, who would rather cost it out at an amount per load, rather than an amount per hour.

With the economy booming and the number of containers increasing, while the size of the port was not, there was a bottleneck situation. For a trucking company to have made a deal of, perhaps, in the port of Montreal typically \$150, and to have spent four hours in line, the owner-operator cannot make a living. Therefore, we believe that a totally deregulated environment is not necessarily good.

Le sénateur Kenny: Ne prélève-t-on pas une certaine somme par baril dans le cas du transport du pétrole pour défrayer le coût des déversements? Une loi en ce sens n'existe-t-elle pas depuis un certain temps?

M. Kuhn: Je l'ignore. C'est une très bonne question.

M. Young: Les transitaires ne transportent pas de pétrole.

Le sénateur Gustafson: Cette question n'est-elle pas abordée dans le projet de loi?

M. Kuhn: Non.

Le sénateur Kenny: Ce prélèvement existe. Je ne vous ai pas entendu parler d'un prélèvement lorsque vous avez répondu à la question portant sur ce qui distinguait le transport des céréales du transport du pétrole.

M. Young: Nous ne transportons pas habituellement de marchandises en vrac. Nous transportons surtout des conteneurs. C'est ce que nous appelons le transport multimodal.

Le sénateur Gustafson: J'aimerais faire une observation. Les producteurs de céréales doivent accepter les prix qui leur sont demandés parce que ce ne sont pas eux qui les fixent. Voilà qui explique que nous subissions parfois des pertes.

Le sénateur LaPierre: À la page 2 de votre exposé, vous parlez de la loi de la jungle qui règne depuis 20 ans dans les industries du transport aérien et du camionnage en raison de leur déréglementation totale. Vous ajoutez ensuite que vous ne pensez pas qu'il y ait une corrélation entre la réglementation de l'industrie et la qualité des services.

Par conséquent, la solution se situe donc entre la déréglementation totale et la réglementation. La réglementation est donc nécessaire mais pas dans tous les cas. Faut-il comprendre que vous voulez gagner sur tous les plans?

M. Kuhn: Nous craignons que vous nous demandiez des précisions à cet égard.

M. Young: On a vu ce que donne la déréglementation totale de l'industrie du camionnage l'été dernier. L'acheminement des marchandises vers le port de Montréal a été perturbé en raison du mécontentement des propriétaires-exploitants. Au départ, ils étaient enchantés de devenir une entreprise de camionnage du jour au lendemain du simple fait qu'ils possédaient un camion. Les propriétaires-exploitants ont cependant dû ensuite conclure la meilleure entente possible avec leurs clients dont certains préféraient un prix par chargement plutôt qu'un prix à l'heure.

Un goulot d'étranglement s'est produit parce que l'économie tournait à plein et que le nombre de conteneurs augmentait pendant que le port demeurait le même. Le propriétaire-exploitant d'une entreprise de camionnage ne pouvait pas survivre lorsqu'il demandait 150 \$ pour acheminer des marchandises vers le port de Montréal et qu'il devait faire la file pendant quatre heures. Voilà donc pourquoi nous pensons que la déréglementation totale n'est pas nécessairement une bonne chose.

On the other hand, going back 30 years to a time when we had the tariff bureaux that had all kinds of rates established. It was so profitable that they would not allow other people to become truckers. There was an environment where they controlled the supply in order to get the best market share for themselves.

We think that the answer is — as you say, to have your cake and eat it, too — by allowing free competition, but at the same time, by pulling the reins where that free competition might cause personal harm. When we compare that to Bill C-14, we think that, yes, they should have the freedom of contract, but they should be exempt from antitrust immunity, so they can talk to each other before they destroy each other's business.

Many in our industry — for example the freight forwarders — do not have such a luxury. If I talk with my competitor about what to charge the market, that would be called "price fixing." However, we do not really have assets invested to the tune of hundreds of millions of dollars to worry about either. So, we are of the opinion that this bill has a good balance.

Senator LaPierre: You do not own any ships, you do not own any trucks, you do not own any trains and you do not own any planes. You are an agent. I want to ship 100 million pounds of the *Debates of the House of Commons*, so I hire you as my agent to put it all together and to find a plane. Is that what you do?

Mr. Young: We are not agents in this respect. As agents, freight forwarders only make arrangements between a carrier and a shipper.

Senator LaPierre: I see.

Mr. Young: Increasingly, the freight forwarder today assumes the role of the contracting carrier, so that a shipper who has something to ship to a far off place does not have to contact all the different carriers that can bring it there for him. He contacts one company — a freight forwarding company that will issue a contract of carriage for whatever he wants to ship at one agreed price. He then sub-contracts through his network of agents to the actual modal carriers — rail, truck or shipping line.

Senator LaPierre: At the end of the day my shipment arrives.

Senator Oliver: They also put shipments in warehouses and distribution centres.

Mr. Young: Senator Oliver is correct. We do not own the modes of transport, but we operate from a base, which is a warehouse or distribution centre.

Senator LaPierre: I understand. I have always been fascinated by the fact that it appears that the very people who believe in free enterprise and competition go out of their way to limit competition and create cartels. How can free enterprise survive? Now, you want to extend cartels to include shippers. Is that free enterprise?

Par ailleurs, il y a 30 ans, les bureaux des tarifs établissaient des tarifs qui variaient beaucoup. L'industrie du camionnage était tellement rentable qu'on ne voulait pas permettre à d'autres personnes de s'y lancer. On contrôlait alors l'offre pour maintenir les prix à un haut niveau.

Nous pensons que la solution est de permettre la libre concurrence tout en prévoyant certaines restrictions lorsque cette libre concurrence risque d'être nocive. Par comparaison, la liberté de négocier un contrat doit être assurée dans le projet de loi C-14, mais les transporteurs ne devraient pas être exemptés des dispositions antitrust, car ils devraient discuter entre eux avant de causer leur perte réciproque.

Bon nombre d'entre nous — les transitaires, par exemple — n'ont pas la possibilité de le faire. Si je discute avec un concurrent des prix qui devraient s'appliquer sur le marché, on parlera de «fixation de prix». Or, nous n'avons pas non plus investi des centaines de millions de dollars. À notre avis, le projet de loi propose donc un bon équilibre.

Le sénateur LaPierre: Vous ne possédez pas de navires, de camions, de trains ni d'avions. Vous êtes un agent. Si je veux expédier 100 millions de livres des *Débats de la Chambre des communes*, je recrute vos services comme agent et vous trouvez un avion pour en assurer le transport. Est-ce bien ce que vous faites?

M. Young: Nous ne sommes pas ce genre d'agents. Les transitaires négocient simplement un accord entre le transporteur et l'expéditeur.

Le sénateur LaPierre: Je vois.

M. Young: De plus en plus, les transitaires jouent le rôle de transporteur, de sorte que l'expéditeur qui veut acheminer des produits vers une destination éloignée n'a pas à s'adresser à tous les transporteurs pour connaître quels sont leurs prix. Il communique avec une entreprise — un transitaire — qui trouvera un transporteur qui acheminera les produits au prix convenu. Par l'intermédiaire de son réseau d'agents, il accorde ensuite des sous-contrats aux différents types de transporteurs, soit aux entreprises de transport ferroviaire, de camionnage ou de transport maritime.

Le sénateur LaPierre: Finalement, mon chargement arrive à destination.

Le sénateur Oliver: Ils placent aussi les chargements dans des entrepôts et des centres de distribution.

M. Young: Le sénateur Oliver a raison. Nous ne possédons pas les modes de transport, mais nous possédons des entrepôts ou des centres de distribution.

Le sénateur LaPierre: Je vois. J'ai toujours été fasciné de voir à quel point ceux qui croient fermement à la libre entreprise et à la concurrence font tout ce qu'ils peuvent pour limiter la concurrence et créer des cartels. Comment la libre entreprise peut-elle survivre dans ces conditions? Vous voulez maintenant que les cartels comprennent les expéditeurs. Peut-on parler de libre entreprise?

Mr. Young: I am glad you brought that up, Senator LaPierre. We are an industry of small- and medium-sized business owners who are assuming the role of contracting carriers. We deal with multinational mega carriers, but we are the front line with the shipper, or the importer or exporter. It is a service that is essential and we are looked upon as professionals who can get the job done.

While the actual carriers concentrate more on their own core businesses, we have to put it together. Unfortunately, competition is fierce and our industry is finding itself in the position where we are literally destroying the market to get the business — we are killing each other.

As I said earlier, the shipping lines can sit together and determine the bottom line that nobody can go below. In our industry, we cannot do that. There are people who, for very silly reasons, will go below cost to get a customer. When one does that the domino effect takes over and everyone does it.

The pressure is then on the actual providers of the service. We then go to the shipping line and say “that is too high, because we have already made a commitment and you must go lower.” That, in turn, creates a domino effect in their circle as massive volumes move from one carrier to another — carriers race to compete.

We are not asking for the right to make cartels, but this kind of problem does exist, and there is the law of the jungle in our industry, too. Companies come and go every day.

Senator LaPierre: Is that not free enterprise?

Mr. Young: That is free enterprise and that is the protection for the shipper. If we were in collusion with the shipping lines as agents, then we become like brokers — we do not have a risk. However, by taking a risk we have no free antitrust immunity. In most cases, the shippers deal with members of our industry. Therefore, they have a great amount of free enterprise protection, because we act as the bulwark.

Senator LaPierre: If there is a definition of “shipper,” then you will have immunity to create all the cartels that you want?

Mr. Young: No, sir, it simply allows us to negotiate with shipping lines, as clients. Traditionally, shipping lines identify us as agents. In fact, we used to be strictly agents in the old, great bulk days. We were agents for the shipping lines. In those days, an “agent” simply prepared the documents. That is what a “freight forwarder” was.

With inter-modalism — bringing freight from point A to point B by combining different modes — someone had to stick his neck out and claim that contract for himself and not produce a series of contracts. Therefore, the freight forwarder became a “carrier” by law. As interpreted by court judges, freight forwarders were no longer able to claim as agents, and they were deemed

M. Young: Je suis heureux que vous ayez soulevé la question, sénateur LaPierre. Notre industrie se compose de petites et de moyennes entreprises qui jouent le rôle de transporteurs. Nous traitons avec des transporteurs appartenant à des multinationales, et nous traitons directement avec l'expéditeur, l'importateur ou l'exportateur. Nous offrons un service essentiel et nous sommes considérés comme des professionnels.

Bien que les transporteurs eux-mêmes concentrent de plus en plus leurs activités, c'est nous qui négocions les ententes. Malheureusement, la concurrence est vive et les entreprises qui composent notre industrie détruisent littéralement le marché afin de survivre. Nous nous égorgeons les uns les autres.

Je répète que les lignes de navigation peuvent établir un prix plancher. Dans notre industrie, nous ne pouvons pas le faire. Pour des raisons tout à fait absurdes, il y a des gens qui sont prêts pour attirer un client à lui offrir un prix inférieur au prix coûtant. Il y a un effet d'entraînement lorsque toutes les entreprises sont prêtes à le faire.

Des pressions s'exercent alors sur les fournisseurs de services. Nous devons ensuite demander aux lignes de navigation de réduire leurs prix. Le même effet d'entraînement se produit dans leur secteur à mesure que des quantités importantes de marchandises passent d'un transporteur à un autre et que les transporteurs s'empressent de demeurer concurrentiels.

Nous ne demandons pas le droit de créer des cartels, mais ce genre de problème se pose et la loi de la jungle règne également dans notre industrie. Des entreprises disparaissent tous les jours.

Le sénateur LaPierre: N'est-ce pas ce qu'on appelle la libre entreprise?

M. Young: C'est la libre entreprise et c'est aussi ce qui protège l'expéditeur. S'il existait une collusion entre les lignes de navigation et nous, nous deviendrions comme des courtiers et nous n'aurions pas à assumer des risques. En assumant des risques, nous ne sommes pas exemptés de l'application des dispositions antitrust. Dans la plupart des cas, les expéditeurs traitent avec des membres de notre industrie. Ils profitent donc de la protection qu'assure la libre entreprise parce que nous agissons comme rempart.

Le sénateur LaPierre: Si la loi comportait une définition du terme «expéditeur», vous pourriez alors créer tous les cartels que vous souhaitez, n'est-ce pas?

M. Young: Non, monsieur. Nous pourrions simplement alors négocier avec les lignes de navigation à titre de clients. Par le passé, elles nous considéraient comme des agents. En fait, nous étions autrefois de simples agents. Nous étions des agents pour elles. À cette époque, l'«agent» préparait simplement les documents. C'était ce qu'était un «transitaire».

Avec l'avènement des transports modaux — lorsqu'il s'est agi d'acheminer les marchandises du point A au point B par l'intermédiaire de différents modes de transport —, quelqu'un a bien dû prendre le risque d'établir un contrat global. Le transitaire est alors devenu un «transporteur» en vertu de la loi. Les tribunaux ne permettent plus que les transitaires soient considérés

carriers when they acted as carriers. Yet, we have no antitrust immunity, unlike the shipping lines.

Shippers do, in fact, have protection, in that sense.

Senator LaPierre: As you know, after the tragic events of last week we are talking a great deal about security. How vulnerable are you to acts of terrorism, with the use of your warehouses, containers, et cetera? Have you had discussions with the authorities about this? Do you see yourself vulnerable? How do you prevent this?

Mr. Kuhn: Yes, indeed, we do see ourselves as vulnerable, and we take it exceptionally seriously.

All of our member companies are bombarding me with issues of security. How are we going to protect ourselves? How are we going to make sure that nothing happens through our activity? We must remember that each mode of transport has different issues. We are certainly primarily concerned with the sea, as well as the air, because these are really our most important venues.

Senator LaPierre: I am concerned about your containers, warehouses, ships and the other things.

Mr. Kuhn: We have had cases in the past of issues such as drug smuggling, for example. The same could happen for any other thing that is brought in illegally.

We have had issues where shippers would declare cargo incorrectly, throw it into a consolidated box, and retrieve it. Thus, it would be brought in illegally. It was then through the RCMP that we were advised of it. They would come and try to take care of it.

On the air side, for example, many of the airlines have brought in the 36-hour rule. They may not accept any shipments from anyone they do not know. They recommend that we do the same thing.

As well, certain airlines, like Lufthansa, are asking people to sign a declaration that you have held the cargo for 36 hours in your own protected environment prior to tendering it to the carrier.

Senator LaPierre: Do you like that? Do you think we should have that?

Mr. Kuhn: We think, yes. We are not necessarily saying that the 36-hour rule is the right rule. However, fundamentally, we support that 100 per cent.

Unfortunately, the government, in our opinion, has not come forward in a proactive manner about that. I have been in touch with the security side of Transport Canada and so on. I have been in proactive touch with Air Canada, trying to formulate a uniform type of policy because it would be so much better for everyone.

comme des agents et les considèrent plutôt comme des transporteurs puisqu'ils agissent comme des transporteurs. Contrairement aux lignes de navigation, nous ne sommes cependant pas exemptés de l'application des dispositions antitrust.

On peut donc dire que les expéditeurs jouissent d'une protection, dans ce sens.

Le sénateur LaPierre: Compte tenu des événements tragiques qui se sont produits la semaine dernière, il est beaucoup question maintenant de sécurité. Dans quelle mesure vos entrepôts et vos conteneurs sont-ils vulnérables à des actes de terrorisme? Avez-vous discuté de la question avec les autorités compétentes? Vous considérez-vous comme vulnérables? Comment prévenir les actes de terrorisme?

M. Kuhn: Oui, nous nous sentons vulnérables et nous prenons le problème extrêmement au sérieux.

Toutes nos compagnies membres me bombardent de questions sur la sécurité. Comment allons-nous nous protéger? Comment allons-nous nous assurer qu'il ne se passera rien dans nos activités? N'oublions pas que chaque mode de transport a ses problèmes particuliers. Évidemment, nous sommes préoccupés au premier chef par la mer et le transport aérien, car ce sont nos domaines d'activité les plus importants.

Le sénateur LaPierre: Je me préoccupe de vos conteneurs, vos entrepôts, vos navires, etc.

M. Kuhn: Nous avons eu dans le passé des problèmes de trafic de drogues par exemple. On pourrait avoir le même problème avec d'autres choses introduites illégalement.

Nous avons eu des problèmes avec des expéditeurs qui faisaient une fausse déclaration sur leurs marchandises qui étaient expédiées en groupage et importées ainsi de façon illégale. C'est par la GRC que nous l'avons appris. Ce sont ses agents qui essaient de s'occuper du problème.

Dans le domaine du transport aérien, par exemple, plusieurs compagnies ont adopté la règle des 36 heures. Elles n'acceptent pas de marchandises d'expéditeurs qu'elles ne connaissent pas, elles nous recommandent de faire la même chose.

Il y a aussi des compagnies aériennes comme Lufthansa qui demandent aux expéditeurs de signer une déclaration dans laquelle ils disent qu'ils ont détenu les marchandises pendant 36 heures dans leurs locaux protégés avant de les remettre au transporteur.

Le sénateur LaPierre: Cela vous plaît? Vous pensez que nous devrions avoir la même chose?

M. Kuhn: Oui. Nous ne disons pas nécessairement que la règle des 36 heures est la bonne, mais sur le fond, nous sommes 100 p. 100 d'accord.

Malheureusement, à notre avis, le gouvernement n'a pas vraiment pris l'initiative sur ce plan. J'ai communiqué avec les responsables de la sécurité à Transports Canada, etc. J'ai pris l'initiative de contacter Air Canada pour essayer de mettre sur pied une politique uniforme qui serait tellement plus avantageuse pour tout le monde.

From a perspective of competitiveness, the same parameters for conditions that would apply to every single forwarding agent or shipper. Such common parameters would assist with service levels as well. The shipper does not perceive that suddenly one freight forwarding company is not as good as the other one because the other one ignores certain things.

We would have liked to see Transports Canada come forward in a proactive manner and make recommendations. The same goes for Air Canada. I have told them that in many ways I am very disappointed because we have developed certain recommendations, but it is not up to an association to do that.

We cannot legislate; we cannot do anything like this. This is a government function, and ideally speaking, should have been on the table by the government. The French did it. The Germans did it. Many other Europeans did it.

Senator Gustafson: I gather from what you have been saying that Canada's regulations are not as tight as some other countries'?

Mr. Kuhn: When it comes to security, definitely not.

Senator Gustafson: You are also saying that you think that there should be some changes?

Mr. Kuhn: Yes.

Senator Gustafson: You indicated that Europeans are much tighter in their regulations?

Mr. Kuhn: Absolutely. It starts at the airport. Look at the calibre of people who check us. Then, check the security in an airport in Europe. There is a major difference.

Mr. Young: Madam Chair, may I just add to what Mr. Kuhn has said in response to the senator's questions.

The freight forwarders could in fact become a very valuable bulwark for security. If someone delivers a package to an airport counter or a container to a container yard for shipping, the shipping line, as a common carrier, must accept those goods.

Typically today, these places have all downsized. In some cases, when you call up a shipping line to make a booking, you call an 800 number in the United States. The person doing the booking does not know the clients; they only know that someone has something to ship. They give a booking number that entitles the person who to pick up an empty container and load it.

The freight forwarder, on the other hand, solicits business. They go to shippers. They know the customer. Unless they are deceived into believing that the shipper is engaged in a business that is a "front," chances are that the freight forwarder knows what he is shipping, what is being loaded, and who the customer is.

The other advantage is that the freight forwarder does not know how the shipment will be made. He does not operate the vehicles. He does not know which particular shipping line will be used or which airline will be flown. The customer knows nothing of the shipping path.

Du point de vue de la concurrence, on appliquerait les mêmes paramètres à tous les transitaires ou expéditeurs. Ces paramètres communs permettraient aussi d'harmoniser les niveaux de service. L'expéditeur n'aurait plus l'impression que tout d'un coup un transitaire n'est pas aussi bon que l'autre parce que l'autre néglige en fait certaines choses.

Nous aurions souhaité que Transports Canada prenne l'initiative et présente des recommandations, et c'est la même chose pour Air Canada. Je leur ai dit que j'étais déçu à bien des égards parce que nous avons élaboré des recommandations, mais que ce n'est pas à une association de le faire.

Nous ne pouvons pas légiférer ou faire quoi que ce soit dans ce domaine. C'est au gouvernement de le faire, et idéalement il aurait fallu que le gouvernement mette la question sur le tapis. Les Français l'ont fait, les Allemands l'ont fait et bien d'autres pays européens aussi.

Le sénateur Gustafson: Si je vous comprends bien, la réglementation au Canada est moins rigoureuse que celle d'autres pays?

M. Kuhn: En matière de sécurité, certainement.

Le sénateur Gustafson: Et à votre avis il faudrait la modifier?

M. Kuhn: Oui.

Le sénateur Gustafson: Vous dites que les réglementations européennes sont beaucoup plus rigoureuses?

M. Kuhn: Tout à fait. Cela commence aux aéroports. Regardez les gens qui nous contrôlent et allez voir comment se passe la sécurité dans un aéroport européen. Il y a toute une différence.

M. Young: Madame la présidente, pourrais-je ajouter quelques mots aux réponses de M. Kuhn au sénateur?

Les transitaires pourraient en fait être un rempart de sécurité considérable. Si quelqu'un apporte un colis à un comptoir d'aéroport ou un conteneur à un terminal à conteneurs, le transporteur général est obligé d'accepter ces marchandises.

Un peu partout de nos jours, on a réduit les effectifs de ces services. Dans certains cas, si vous voulez appeler une compagnie maritime pour faire une réservation, vous appelez à un numéro 800 aux États-Unis. La personne qui fait la réservation ne connaît pas les clients, tout ce qu'elle sait c'est que quelqu'un veut expédier une marchandise. Elle donne à cette personne un numéro de réservation qui lui permet de prendre un conteneur vide et de le charger.

Le transitaire, en revanche, sollicite des opérations de transport. Il s'adresse aux expéditeurs, il connaît le client. Normalement, sauf si l'expéditeur réussit à le tromper sur la véritable nature de son activité alors que ce n'est qu'une façade, le transitaire connaît la nature de ce qui est expédié et chargé et il connaît le client.

L'autre avantage, c'est que le transitaire ne sait pas comment s'effectuera l'expédition. Ce n'est pas lui qui manoeuvre les véhicules. Il ignore quelle compagnie maritime ou aérienne sera utilisée. Le client ne sait absolument pas comment la marchandise sera acheminée.

Sometimes that is a source of complaint. However, from the security point of view, the person shipping has no idea because he is an intermediary. He will ship it the best way he knows how. If people ask too many questions about exactly which airline and which flight number, that becomes a source of report.

I would suggest that the freight forwarding industry be marshalled to examine these issues. Our association is perfectly suited to do this. In fact, our association is going to be looking to the government for self-licensing. We would not have anyone setting up shop and calling themselves freight forwarders unless they pass new, certain rigid criteria through our association and, in fact, become licensed. It would be similar to having the local police checking everything before things go further.

Senator Kenny: Madam Chair, I assume that we have moved off the legislation and we are just taking advantage of witnesses who are here? Is that fair?

The Chairman: I would like to have the information they are giving us.

Senator Kenny: If I can proceed along those lines briefly?

The Chairman: Yes, but briefly.

Senator Kenny: I was curious about the 36-hour holding that you mentioned. What is the advantage of that?

Mr. Kuhn: Timing devices go for 24 hours. The other reason is that any flight, inclusive of preparing shipments for flights, flying time and transit time, even into the farthest corner of the world, generally speaking does not exceed 36 hours. Even if a timing device were constructed that would go as long as 36 hours, if you keep it back for 36 hours, it will go off in your warehouse rather than on the plane.

Senator Kenny: Typically, the trigger device for an aircraft would be a pressure sensitive device that would have nothing to do with the time.

Mr. Kuhn: Absolutely.

Senator Kenny: You have described to me something that slows down a shipment for 36 hours. I do not see the benefit.

Mr. Kuhn: That is like the plastic knife issue from the FAA. What is the big difference?

Senator Kenny: You were recommending that as a good idea.

Mr. Kuhn: We say that certain airlines have instituted the rule. Generally speaking, it has been instituted before when we have had these scares, and it worked well.

Senator Kenny: You have just told us that it would not work at all with pressure devices.

Mr. Kuhn: I am not an engineer; let us make that clear. How would a pressure device work? If you put your cargo into a uniform loading device (ULD), which the airlines make available

Parfois, c'est une source de plaintes. Toutefois, c'est une bonne chose sur le plan de la sécurité car la personne qui expédie la marchandise n'est qu'un intermédiaire. Elle choisit la meilleure formule. Si on commence à lui poser trop de questions pour savoir exactement par quelle compagnie aérienne et sur quel vol la marchandise va être expédiée, il y a matière à rapport.

Je suggère qu'on donne à l'industrie des transitaires les pouvoirs nécessaires pour examiner ces questions. Notre association est parfaitement apte à le faire. En fait, notre association va demander au gouvernement à pouvoir s'autolicensier. Il ne serait plus question pour n'importe qui de décider un beau jour de se présenter comme transitaire. Pour obtenir une licence, il faudrait que ces personnes respectent de nouveaux critères rigoureux émis par notre association. Ce serait un petit peu comme de demander à la police locale de tout vérifier avant d'aller plus loin.

Le sénateur Kenny: Madame la présidente, j'imagine que nous nous sommes écartés du projet de loi et que nous profitons simplement de la présence des témoins, n'est-ce pas?

La présidente: J'aimerais bien avoir les renseignements qu'ils ont à nous donner.

Le sénateur Kenny: Vous me permettez de poursuivre brièvement sur ce thème?

La présidente: Oui, mais brièvement.

Le sénateur Kenny: Je me demandais quel était l'avantage de cette règle des 36 heures dont vous avez parlé.

M. Kuhn: Les minuteriers fonctionnent sur 24 heures. L'autre raison, c'est que n'importe quel vol, même si l'on inclut la préparation, les expéditions, le temps de vol et le temps de transit, même pour aller à l'autre bout du monde, ne prend généralement pas plus de 36 heures. Même s'il y a une minuterie qui va jusqu'à 36 heures, si on garde la marchandise pendant 36 heures, l'explosion va se produire dans votre entrepôt plutôt que dans l'avion.

Le sénateur Kenny: Mais en général, le détonateur dans un avion est lié à la pression et n'a rien à voir avec le temps.

M. Kuhn: Tout à fait.

Le sénateur Kenny: Vous me parlez de quelque chose qui retarde une expédition de 36 heures. Je ne vois pas l'intérêt.

M. Kuhn: C'est comme la décision de la FAA sur les couteaux en plastique. Où est la différence?

Le sénateur Kenny: Vous disiez que c'était une bonne idée.

M. Kuhn: Nous disons que certaines compagnies aériennes ont adopté cette règle. En général, elle a été mise en place dans le passé à l'époque où il y a eu ces alertes, et elle a donné de bons résultats.

Le sénateur Kenny: Mais vous venez de dire que cela ne sert à rien dans le cas où le détonateur est déclenché par la pression.

M. Kuhn: Soyons clairs: je ne suis pas ingénieur. Comment fonctionne un détonateur actionné par la pression? Si vous chargez votre marchandise dans une unité de chargement (UC) qui

to you, and you structure it in whatever way you choose, how can you trigger that device?

Senator Kenny: It triggers when the plane hits a certain height.

Mr. Kuhn: Altitude is a factor.

Senator Kenny: That is right. Do you look into each container for which you take responsibility?

Mr. Young: The freight forwarder has typically a warehouse, or has subcontracted a warehouse, that will receive these goods. We believe the 36-hour waiting period is probably more psychological than practical, as you pointed out. If there were a pressure device, it would not matter how long it sat. However, if it is sitting somewhere for a certain period of time, it might mean that there is a chance for discovery by a bomb-sniffing dog or an x-rayed, for example.

Senator Kenny: Do you look into each container?

Mr. Young: We do not look inside the packagers. We will load the containers, but we do not have the right to open the packages.

Senator Kenny: What about on ships, do you look into those containers?

Mr. Young: No, we do not.

Senator Kenny: Do you have any idea what is in each ship that comes into the harbour?

Mr. Young: We have no idea.

Senator Kenny: You do not know what is in most of the packages that you freight forward.

Mr. Young: That is right.

Senator Kenny: You are proposing to this committee that you take on the responsibility for this.

Mr. Young: No, we are not proposing that we take on the responsibility for that. We are saying that, by the nature of our business, we know who is shipping what and who the clients are.

Whereas, a ship or an airline does not know that information. Someone can show up with a package and claim to be from so-and-so; it is not the same as the freight forwarder going to a shipper's warehouse to pick up the goods. The freight forwarder may have met the owner of the company, established credit terms, established what business they are in and gotten to know the client. When an airline or shipping line receives cargo from a freight forwarder, it has already been checked by the freight forwarder.

Senator Kenny: I understood, and I thought I followed the logic of the lottery aspect of people not knowing exactly how things were being shipped if it is going through a freight forwarder. That is an interesting concept.

I was intrigued that you appeared to be putting your association forward as being a useful security agency. I was simply curious that you were interested in taking on that responsibility and the

est mise à votre disposition par la compagnie aérienne, et que vous l'organisez comme vous le voulez, comment peut-on déclencher le détonateur?

Le sénateur Kenny: Il se déclenche quand l'avion atteint une certaine altitude.

M. Kuhn: L'altitude intervient.

Le sénateur Kenny: C'est cela. Est-ce que vous allez voir dans chaque conteneur dont vous prenez la responsabilité?

M. Young: Normalement, le transitaire a un entrepôt ou loue un entrepôt où il reçoit ces marchandises. Nous pensons que le délai de 36 heures a une fonction plus psychologique que pratique, comme vous l'avez souligné. Si le détonateur fonctionne avec la pression, peu importe le temps qui s'écoule. Mais si la marchandise reste là un certain temps, il peut y avoir une chance que l'explosif soit détecté par un chien renifleur ou lors d'un passage aux rayons X, par exemple.

Le sénateur Kenny: Regardez-vous à l'intérieur de chaque conteneur?

M. Young: Nous n'inspectons pas les colis. Nous chargerons les conteneurs, mais nous n'avons pas le droit d'ouvrir les colis.

Le sénateur Kenny: Et à bord des navires, est-ce que vous inspectez ces conteneurs?

M. Young: Non.

Le sénateur Kenny: Est-ce que vous savez ce qu'il y a dans chacun des navires arrivant au port?

M. Young: Non.

Le sénateur Kenny: Vous ignorez ce que contiennent la plupart des colis que vous expédiez?

M. Young: C'est exact.

Le sénateur Kenny: Vous proposez à ce comité de vous confier cette responsabilité.

M. Young: Non, ce n'est pas ce que nous proposons. Nous faisons valoir que vu la nature de nos activités, nous savons qui expédie quoi et qui sont les clients.

Par contre, un transporteur maritime ou une ligne aérienne n'a pas ces renseignements. Quelqu'un peut se présenter avec un colis, disant qu'il vient d'un tel; ce n'est pas la même chose qu'un transitaire qui se présente à l'entrepôt d'un expéditeur pour prendre livraison de ces marchandises. Le transitaire aurait peut-être déjà rencontré le propriétaire de l'entreprise, prévu des modalités de crédit, déterminé son genre d'entreprise, et fait la connaissance du client. Quand une ligne aérienne ou une ligne de navigation reçoit de la marchandise de la part d'un transitaire, il a déjà tout vérifié.

Le sénateur Kenny: J'ai compris, et je croyais avoir suivi la logique de cet aspect aléatoire qui fait en sorte que les gens ne savent pas précisément comment les marchandises sont expédiées si cela passe par un transitaire. C'est un concept intéressant.

Le fait que vous ayez semblé présenter votre association comme une agence de sécurité utile a piqué ma curiosité. Il me paraissait curieux que vous soyez désireux d'assumer cette

liabilities that would be related to it. It is a curious offer but I am intrigued by the fact that you are making it.

Mr. Young: My company has received phone calls from CSIS. They would ask if we knew anything about a certain importer.

The Chairman: Please excuse the interruption, but we have proceeded far enough on that subject. This is something that should be discussed in camera and not at an open meeting. We do not need those answers for the bill.

[Translation]

Senator Gill: You mention on the first page of your brief that the members of your association have no statistics or information on the tonnage of the containers. Practically speaking, you do not have any information. I find this curious because generally speaking, associations try to get information on their members. Why do you have not any information?

Mr. Young: We carry out our operations based on the concept of free trade. We try to keep quiet about the number of clients we have as well as our turnover. These are secrets. The association does not keep statistics on volume, weight, the number of containers or on turnover. It is confidential. We do know however that the bulk of every transport dollar spent by a shipper is determined by the freight forwarder.

Senator Gill: How do your clients go about their business? I imagine there are calls for tender. There must be information about you that is available at some point.

Mr. Young: Within our association, there are big companies and these companies publish their sales figures, such as publicly traded companies. On the other hand, most of our members are small or medium-sized businesses. Even amongst themselves, they do not know how many tons of goods are shipped.

[English]

The Chairman: Thank you, Mr. Young and Mr. Kuhn.
The committee adjourned.

responsabilité et les obligations qui s'y rattachent. C'est une proposition curieuse qui m'intrigue.

M. Young: Mon entreprise a déjà reçu des appels téléphoniques de la part du SCRS. Ils voulaient savoir si on avait de l'information à propos d'un certain importateur.

Le présidente: Je suis désolée de vous interrompre, mais nous avons assez parlé de ce sujet. C'est une question qui devrait faire l'objet d'une réunion à huis clos, et non pas d'une séance publique. Nous n'avons pas besoin de ces réponses pour le projet de loi.

[Français]

Le sénateur Gill: Vous mentionnez à la première page de votre mémoire que les membres de votre association ne possèdent aucune statistique ou information sur le volume des conteneurs. À toutes fins utiles, vous n'avez donc pas d'informations. Je trouve cela curieux parce que les associations, en règle générale, essaient d'obtenir beaucoup d'informations sur leurs membres. Pourquoi n'avez-vous pas d'informations?

M. Young: Nos opérations s'effectuent à partir du concept de libre commerce. Nous essayons de taire le nombre de clients que nous avons ainsi que notre chiffre d'affaires. Ce sont des secrets. L'association ne garde pas de statistiques telles que le volume, le poids, le nombre de conteneurs ou encore le chiffre d'affaires. C'est confidentiel. Nous savons toutefois que pour chaque dollar de transport dépensé par un expéditeur, la majorité de ce dollar de transport est organisé par le transitaire.

Le sénateur Gill: Comment vos clients procèdent-ils? J'imagine qu'il y a des appels d'offres. Il y a sûrement des informations vous concernant qui circulent à un moment donné.

M. Young: Parmi notre association, il y a de très grandes compagnies et ces compagnies publient leur chiffre d'affaires, telles les compagnies publiques. Par contre, la plupart de nos membres sont de petites ou moyennes entreprises. Même parmi eux, ils ne savent pas combien de tonnes de marchandises sont transportées.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Young et monsieur Kuhn.
La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Maritime Law Association:

James E. Gould, President.

De l'Association canadienne de droit maritime:

James E. Gould, président.

From the Canadian International Freight Forwarders Association Inc.:

Tony Young, Chairman, Seafreight Committee;

H. J. (George) Kuhn, Executive Director.

De l'Association des transitaires internationaux canadiens, Inc.:

Tony Young, président, Comité sur le transport maritime;

H. J. (George) Kuhn, directeur général.

A1
YC19
783



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, September 25, 2001
Wednesday, September 26, 2001

Le mardi 25 septembre 2001
Le mercredi 26 septembre 2001

Issue No. 13

Fascicule n° 13

Fourth and fifth meetings on:
Bill C-14, An Act respecting shipping and navigation and
to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987
and other Acts

Quatrième et cinquième réunions concernant:
Le projet de loi C-14, Loi concernant la marine
marchande et la navigation et modifiant la Loi
dérogatoire de 1987 sur les conférences
maritimes et d'autres lois

INCLUDING:
THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Busing regulations)

Y COMPRIS:
LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Réglementation du transport par autobus)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Gustafson
Callbeck	LaPierre
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Eyton	Morin
Finestone, P.C.	Setlakwe
Gill	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Finestone, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Setlakwe (*September 21, 2001*).

The name of the Honourable Senator Cools substituted for that of the Honourable Senator Fitzpatrick (*September 24, 2001*).

The name of the Honourable Senator Fitzpatrick substituted for that of the Honourable Senator Cools (*September 25, 2001*).

The name of the Honourable Senator Setlakwe substituted for that of the Honourable Senator Fitzpatrick (*September 25, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gustafson
Callbeck	LaPierre
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Eyton	Morin
Finestone, c.p.	Setlakwe
Gill	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Finestone, c.p. est substitué à celui de l'honorable sénateur Setlakwe (*le 21 septembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Cools est substitué à celui de l'honorable sénateur Fitzpatrick (*le 24 septembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Fitzpatrick est substitué à celui de l'honorable sénateur Cools (*le 25 septembre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Setlakwe est substitué à celui de l'honorable sénateur Fitzpatrick (*le 25 septembre 2001*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, September 25, 2001
(18)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Cools, Finestone, P.C., LaPierre, Morin, Oliver and Spivak (9).

In attendance: Joseph Dion, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2001, the committee proceeded to study Bill C-14. (*See Issue No. 10, Wednesday, June 6, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Canadian Shipowners Association:

Donald N. Morrison, President;

Rejean Lanteigne, Vice-President, Operations.

From the Canadian Yachting Association:

Michael Vollmer, Vice-President, Recreation.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The Canadian Shipowners Association and the Canadian Yachting Association submitted a brief.

At 11:25, the committee proceeded in camera.

The Honourable Senator Spivak moved the adoption of the Fifth report of the committee to be presented today by the Chair.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 11:30 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, September 26, 2001
(19)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:32 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Gill, Gustafson, LaPierre and Setlakwe (7).

In attendance: Joseph Dion, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 25 septembre 2001
(18)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Cools, Finestone, c.p., LaPierre, Morin, Oliver et Spivak (9).

Également présent: Joseph Dion, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2001, le comité poursuit son étude du projet de loi C-14. (*Le texte en clair de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 10 du mercredi 6 juin 2001.*)

TÉMOINS:

De l'Association des armateurs canadiens:

Donald N. Morrison, président;

Rejean Lanteigne, vice-président, Opérations.

De l'Association canadienne de yachting:

Michael Vollmer, vice-président, Navigation de plaisance.

Les témoins font un exposé, puis répondent aux questions.

L'Association canadienne des armateurs et l'Association canadienne de yachting présentent un mémoire.

À 11 h 25, le comité poursuit ses délibérations à huis clos.

Il est proposé par l'honorable sénateur Spivak — Que soit adopté le cinquième rapport du comité qui sera présenté aujourd'hui par la présidente.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 11 h 30, il est entendu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 26 septembre 2001
(19)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 32, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Gill, Gustafson, LaPierre et Setlakwe (7).

Également présent: Joseph Dion, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2001, the committee proceeded to study Bill C-14. (*See Issue No. 10, Wednesday, June 6, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Canadian Shippers Council:

David W. Goffin, Secretary-Treasurer and Vice-President,
Canadian Chemical Producers Association;

Lisa MacGillivray, President, Canadian Industrial
Transportation Association;

Walter Mueller, Secretary General.

From The Interested Carrier Working Group:

Edward Le Blanc, President, Associated Conferences
Secretariat;

Dave Watson, President, OOCL;

Michael Jordan, Director, CP Ships.

The witnesses made a presentation and answered questions.

The Canadian Shippers Council and The Interested Carrier Working Group submitted a brief.

At 7:05 p.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2001, le comité poursuit son étude du projet de loi C-14. (*Le texte en clair de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 10 daté du mercredi 6 juin 2001.*)

TÉMOINS:

Du Canadian Shippers Council:

David W. Goffin, secrétaire-trésorier et vice-président,
Association canadienne des fabricants de produits chimiques;

Lisa MacGillivray, présidente, Association canadienne de
transport industriel;

Walter Mueller, secrétaire général.

Du Interested Carrier Working Group:

Edward Le Blanc, président, Associated Conferences
Secretariat;

Dave Watson, président, OOCL;

Michael Jordan, directeur, CP Navigation.

Les témoins font un exposé, puis répondent aux questions.

Le Canadian Shippers Council et l'Interested Carrier Working Group présentent un mémoire.

À 19 h 05, il est entendu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité.

Michel Patrice

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, September 25, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT

Your Committee, in accordance with its Order of Reference of Thursday, May 3, 2001, has heard the Minister of Transport in order to receive a briefing on busing regulations and now reports thereon.

Your Committee recommends as follows:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on issues facing the intercity busing industry;

That the Committee submit its final report no later than December 20, 2002; and

That the Committee be permitted, notwithstanding usual practices, to deposit any report with the Clerk of the Senate, if the Senate is not then sitting; and that the report be deemed to have been tabled in the Chamber.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 25 septembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité, en conformité à son ordre de renvoi du jeudi 3 mai 2001, a entendu le ministre des Transports afin de recevoir de l'information concernant la réglementation du transport par autobus et fait maintenant rapport.

Votre Comité recommande:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner pour en faire rapport les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar;

Que le Comité présente son rapport final au plus tard le 20 décembre 2002; et

Que le Comité soit autorisé, par dérogation aux règles usuelles, à déposer tout rapport auprès du greffier du Sénat si le Sénat ne siège pas à ce moment-là; et que le rapport soit réputé avoir été déposé à la Chambre du Sénat.

Respectueusement soumis.

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, September 25, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-14, respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: This morning we will hear from the Canadian Shipowners Association. We are pleased to welcome you today as representatives of the Canadian flagship companies plying the waters of the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway and the eastern Maritime coast. You can give us the insights and views of an important segment of the marine industry. I know that the Shipping Conferences Exemption Act, the SCEA, does not apply to your members. We will hear you first, and then senators will have questions for you. Welcome to our committee.

Mr. Donald N. Morrison, President, Canadian Shipowners Association: I am Don Morrison, president of the Canadian Shipowners Association. We are pleased to appear before you this morning to discuss Bill C-14, the new Canada Shipping Act.

Our association, which will be 100 years old in 2003, represents the interests of Canadian-flagged shipowners trading on the Great Lakes-St. Lawrence waterway, the Arctic and eastern seaboard of Canada and the United States. Our nine member companies own and manage some 87 vessels. These include bulk carriers used for grain, iron ore, cement and other bulk commodities; self-unloading bulk carriers for iron ore, coal, limestone and grain; tankers for petroleum products; and general cargo and container ships for a wide range of consumer goods. Last year, in the year 2000, we handled some 72 million tonnes of cargo in the areas that we serve.

Our mandate is to promote an economic and competitive Canadian marine transportation industry and we do so in part by establishing strong working relationships with our marine industry partners, governments and local industries.

We have been associated with the reform of the Canada Shipping Act since 1995. We have supported the Department of Transport and have participated in all of the past consultations. We now appreciate the opportunity to contribute to the further discussion on Bill C-14.

I can reassert today, on behalf of the Canadian Shipowners Association, that we are very supportive of Bill C-14. We support the objectives of the bill and are of the opinion that these objectives will be met. We do have some concerns and comments

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 25 septembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les Conférences maritimes et d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Nous entendrons ce matin le témoignage des représentants de l'Association des armateurs canadiens. Nous sommes heureux de vous accueillir aujourd'hui puisque vous représentez les intérêts des armateurs battant pavillon canadien, qui naviguent sur les eaux des Grands Lacs, de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la côte est des Maritimes. Vous pourrez nous donner le point de vue d'un important secteur de l'industrie maritime. Je sais que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, la LDCM, ne s'applique pas à vos membres. Nous allons tout d'abord écouter votre exposé, après quoi les sénateurs vous poseront des questions. Soyez le bienvenu.

M. Donald N. Morrison, président, Association des armateurs canadiens: Je m'appelle Don Morrison et je suis le président de l'Association des armateurs canadiens. Nous sommes heureux de comparaître ce matin devant votre comité pour discuter du projet de loi C-14, la nouvelle Loi sur la marine marchande du Canada.

Notre association, qui sera centenaire en 2003, représente les intérêts des armateurs battant pavillon canadien et qui commercent sur la voie maritime des Grands Lacs/Saint-Laurent, l'Arctique et les côtes canadiennes et américaines. Nos neuf compagnies membres possèdent et gèrent près de 87 navires. Cela comprend les vraquiers utilisés pour les céréales, le minerai de fer et d'autres marchandises en vrac; les vraquiers auto-déchargeurs pour le minerai de fer, le charbon, le calcaire et les céréales; les navires-citernes pour les produits pétroliers et les cargos et porte-conteneurs pour une vaste gamme de biens de consommation. L'an dernier, en 2000, nous avons manutentionné quelque 72 millions de tonnes de marchandises dans les régions que nous desservons.

Notre mandat consiste à promouvoir une industrie canadienne du transport maritime économique et concurrentielle, ce que nous faisons notamment en établissant de solides relations de travail avec nos partenaires du secteur maritime, les gouvernements et les industries locales.

Depuis 1995, nous participons à la réforme de la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous avons appuyé le ministère des Transports et avons pris part à toutes les consultations à ce jour. Nous sommes heureux de pouvoir participer aux discussions approfondies sur le projet de loi C-14.

Je puis réaffirmer aujourd'hui, au nom de l'Association des armateurs canadiens, que nous appuyons fermement le projet de loi C-14. Nous appuyons ses objectifs et estimons qu'il sera possible de les réaliser. Il y a cependant des préoccupations et des

to bring to the attention of the committee, and I will briefly speak to a few of these, given our allotted time.

As the chairman mentioned earlier, I should point out that my comments are related only to the Canadian Shipping Act portion of the bill as the Shipping Conferences Exemption Act does not apply to our members and their shipping operations.

Turning to the pollution prevention responsibilities, we note that both Part 8 and Part 9 deal with pollution prevention and the responsibilities of two different government departments — the Department of Fisheries and Oceans and the Department of Transport — both of these for the same issue. Clause 165 of Part 8 denotes the Minister of Fisheries and Oceans as the responsible minister, while clause 185 in Part 9 denotes the Minister of Transport as the responsible minister.

While the members of the Canadian Shipowners Association respect the expertise of both departments, there is a concern regarding duplication of responsibilities, services, staffing and eventually, increased costs. These costs will ultimately be borne by the industry. It may be problematic to have two departments responsible for enforcement — both for the departments and for those in the shipping industry. Only one department should be responsible for pollution prevention, and in this case we would support the Department of Transport as that department.

Our members treat the environment with the highest regard and have incorporated every precaution in their planning and operations to avoid environmental contamination of any type. This has been a costly exercise, but we support it totally. Our industry depends on it.

Our members must remain competitive, and they have made every effort to increase their competitiveness through the use of technology and training and through consolidation of their services. Further savings to the shipping industry will have to come from legislative and regulatory efficiencies. We support effective planning and enforcement, but not duplication.

Next I would turn to the levels of enforcement, another concern of ours. A previous version of the bill did not reach the Senate. The version that did not reach the Senate had four levels of enforcement, including: indictable offences, summary conviction, administrative monetary penalties and the ticketing scheme. This would have proven to be cumbersome and difficult to administer efficiently without a large enforcement staff.

Accordingly, we are pleased that the previously proposed ticketing scheme has been deleted and that the number of indictable offences has been reduced substantially.

Our concerns about the administrative penalty scheme relate mainly to the lack of due process and the fact that so much appears to be left up to the yet-to-be-determined regulations.

observations dont nous aimerions faire part au comité, et je dirais quelques mots à ce sujet étant donné le temps qui nous est imparti.

Comme la présidente l'a dit plus tôt, je tiens à souligner que mes observations ne touchent que la partie du projet de loi visant la Loi sur la marine marchande du Canada, étant donné que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes ne s'applique ni à nos membres ni à leurs opérations de navigation.

S'agissant des responsabilités en matière de prévention de la pollution, nous remarquons que les parties 8 et 9 traitent toutes deux de la prévention de la pollution et des responsabilités de deux ministères à ce chapitre, soit le ministère des Pêches et des Océans et le ministère des Transports. En vertu de l'article 165 de la partie 8, le ministre des Pêches et des Océans est le ministre responsable alors que, selon l'article 185 de la partie 9, c'est le ministre des Transports qui est responsable de ce secteur.

Même si les membres de l'Association des armateurs canadiens respectent la compétence de ces deux ministères, nous craignons qu'il n'y ait chevauchement des responsabilités, des services, de la dotation en personnel et en fin de compte, une augmentation des coûts que devra assumer l'industrie en bout de ligne. Le fait que deux ministères soient responsables de l'application de la loi pourrait poser un problème, tant pour les ministères que pour les membres de l'industrie de la marine marchande. Un seul ministère devrait être responsable de la prévention de la pollution et, en l'occurrence, nous pensons que cette responsabilité doit incomber au ministère des Transports.

Nos membres traitent l'environnement avec le plus grand respect et ils ont incorporé toutes les mesures de précaution nécessaires dans leur planification et leurs activités, afin d'éviter toute contamination environnementale. C'est une démarche onéreuse que nous appuyons sans réserve. Notre industrie en dépend.

Nos membres doivent demeurer concurrentiels et ont donc déployé tous les efforts requis à cette fin par le biais de la technologie, de la formation et de la consolidation de leurs services. D'autres économies au sein de l'industrie maritime devront découler des lois et règlements. Nous appuyons la planification et l'application efficaces de la loi, mais pas le chevauchement.

Je voudrais parler maintenant d'une autre question qui nous préoccupe, les niveaux d'application de la loi. La version précédente de ce projet de loi, qui ne s'est pas rendue au Sénat prévoyait quatre niveaux d'application de la loi, incluant: les infractions punissables, les déclarations sommaires de culpabilité, les amendes administratives et le système de contraventions, ce qui aurait été lourd et difficile à administrer efficacement sans un important personnel d'exécution de la loi.

Par conséquent, nous sommes heureux de la suppression du système de contraventions proposé antérieurement et de la réduction considérable du nombre d'infractions punissables.

Nos inquiétudes à propos du mécanisme de sanctions administratives se rapportent principalement au manque de procédure établie et au fait qu'il semble qu'on s'en remette beaucoup à des règlements qui n'existent pas encore.

Clause 231(4)(a) notes that "the burden is on the Minister to establish, on a balance of probabilities" whether a person or vessel did not comply in a specific manner." There is lack of due process that requires a better balance between probability and actuality. We can discuss this in more detail later.

Clause 233 gives the Minister of Transport discretion on how to proceed with a contravention, either as a violation or as an offence. With respect to the office of the Minister of Transport, we are of the opinion that here again there is a lack of due process. The violator, the person charged, should be involved in this process and the ultimate decision on how to proceed through an acknowledgement of his guilt or innocence.

We think this process needs to be given more consideration and clarity by defining under what circumstances a contravention should be dealt with as a violation and when it should be treated as an offence.

We note that clause 239 permits a five-year period for a notation of a violation or default, a suspension or cancellation or refusal to issue or renew a Canadian maritime document to remain on the records that the minister may keep respecting a person or vessel. If there is no public interest in maintaining a record of the violation or contravention, then a five-year period seems overly long and somewhat prejudicial to the party involved.

We agree that some period is necessary but that it should be substantially shorter. We note that the Aeronautics Act employs a two-year period, and we would suggest that a similar provision be given consideration.

In the same vein, clause 241 permits a two-year period during which a notice of violation can be issued. Again, this seems to be an inordinately long period of time that would undoubtedly lead to enforcement problems and administrative inefficiencies. We agree that some time is required for the decision-making and administrative processes, but this time should be kept to a minimum — months, not years — for the benefit of all parties.

Related to the previous section is the level of fines. We are of the opinion that the level of fines throughout Bill C-14 is too high. We ask that special consideration be paid to this section.

Persons and their vessels are liable upon summary conviction to fines of not more than \$1 million, or not more than \$100,000 or imprisonment of not more than 18 months, or not more than one year, or both, these coming from different sections. I refer specifically to Part 8, proposed sections 183 and 184, as well as Part 9, sections 191 and 192. However, the \$1 million fine, or 18 months imprisonment, are common throughout the bill. A fine of up to \$1 million against a person appears to be somewhat extreme.

These fines are double what was proposed in the previous Bill C-35 and are higher than those imposed on the air and rail modes. The Railway Safety Act maximizes corporate type fines

L'alinéa 231(4)a) stipule qu'«il appartient au ministre d'établir, selon la prépondérance des probabilités, la responsabilité de l'intéressé». Il y a un manque de procédure établie qui requiert un meilleur équilibre entre la probabilité et le fait accompli. Nous y reviendrons plus tard.

L'article 233 confie au ministre des Transports le choix quant à la façon de procéder en cas de contravention, c'est-à-dire de décider s'il s'agit d'une violation ou d'une infraction. Nous sommes d'avis qu'il existe un manque de procédure établie en ce qui a trait au cabinet du ministre des Transports. Le contrevenant, la personne accusée, devrait participer à cette procédure et à la décision finale entourant la façon de procéder, soit en reconnaissant sa culpabilité ou en plaçant son innocence.

Nous estimons qu'il faut étudier davantage cette procédure et la clarifier en définissant les circonstances en vertu desquelles une contravention constituera une violation ou une infraction.

Nous avons remarqué que l'article 239 permet que les mentions relatives aux violations, suspensions, annulations ou refus de délivrance ou de renouvellement de documents maritimes canadiens puissent demeurer pendant cinq ans dans le dossier que le ministre tient à l'égard du contrevenant. S'il n'y a aucun intérêt public à conserver un dossier de violation ou d'infraction, alors une période de cinq années semble trop longue et quelque peu préjudiciable envers la partie concernée.

Nous convenons qu'il faut accorder une certaine période à cet effet, mais elle devrait être beaucoup plus courte. Soulignons que la Loi sur l'aéronautique prévoit une période de deux ans et nous suggérons que l'on songe à une disposition semblable.

De même, l'article 241 fixe à deux ans le délai dans lequel un procès-verbal de contravention peut être dressé. Il s'agit, là encore, d'une longue période, qui entraînerait nul doute des problèmes d'application de la loi et d'inefficacité administrative. Nous convenons qu'il faut prévoir un certain temps pour la prise de décision et les procédures administratives, mais cette période ne devrait être que de quelques mois, ce qui serait mutuellement avantageux pour toutes les parties.

Le niveau des contraventions est en rapport avec la partie précédente. Nous estimons que le niveau des contraventions est trop élevé dans le projet de loi C-14 tout entier et demandons qu'on revoie cette partie du projet de loi.

Les personnes ou les navires sont passibles, sur déclaration sommaire de culpabilité, de contraventions maximales d'un million de dollars ou de 100 000 \$ ou d'un emprisonnement pour une durée maximale de 18 mois ou d'un an, ou les deux. Je me réfère particulièrement aux articles 183 et 184 de la partie 8 et aux articles 191 et 192 de la partie 9, mais il est fait mention de la contravention d'un million de dollars et de l'emprisonnement de 18 mois à plusieurs reprises dans le projet de loi. Une contravention maximale d'un million de dollars à une personne nous semble extrême.

Ces contraventions sont deux fois plus élevées que celles proposées dans le projet de loi précédent, le C-35, et supérieures à celles imposées aux modes de transport aérien et ferroviaire. La

at \$200,000. The Aeronautics Act maximizes fines at \$25,000. However, Bill C-14 sets an upper limit of \$1 million.

In a similar vein, the Railway Safety Act sets minimum individual fines at \$10,000. The Aeronautics Act has only a \$5,000 maximum. However, again, Bill C-14 reaches a maximum of \$1 million.

We acknowledge that the threat of a substantial fine or imprisonment will certainly act as a deterrent but we are concerned as to how the benchmark fine will be established and justified given the latitude in the range. There should be some relationship between the nature of the offence and the potential maximum fine.

In matters of transportation policy we have made the case to the Canadian Transportation Agency on several occasions that there should be an integrated national transportation policy. As you know, the principle of harmonization is the theme in the recently released review of the Canada Transportation Act. The same concepts apply to the level of fines — there should be reasonable assessment of the risk involved and the fines should be established accordingly, with some similarity across the different transportation modes.

In conclusion, the Canadian Shipowners Association is largely supportive of Bill C-14, with the exception of the brief comments that I have made this morning. Our members therefore urge you to consider these comments from the perspective that legislative and regulatory reforms must contribute to the improved economic performance of the marine industry; otherwise a disservice will have been done to the Canadian shipping industry in general.

The Chairman: Your major concerns are related to the introduction of administrative penalties. The stated reason for using them is that they have a better safety effect and this appears to have worked in the air mode. Which do you believe would have the better safety effect in the marine mode, the judicial penalties that have been used up to now, or the proposed administrative penalty?

Mr. Morrison: From the beginning, under the previous act and the consultations leading up to this bill, we have always pushed for the judicial route. We have not been comfortable with the administrative penalty route. With respect to the departments and the minister, we find there is entirely too much discretion in an area where we feel due process has to be followed. When we are dealing with fines of up to \$1 million or imprisonment, we think the whole system should be based on the judicial process, not just the end result. We feel that an appeal to the courts must be available.

The Chairman: You are concerned about the lack of due process. Administrative penalties could be appealed to the courts if a carrier was not happy with the results of a review or later appeal the penalty to the proposed transportation appeal tribunal.

Loi sur la sécurité ferroviaire a établi à 200 000 \$ le montant maximal des contraventions aux sociétés; la Loi sur l'aéronautique fixe ce montant à 25 000 \$, mais le projet de loi C-14 a un plafond supérieur d'un million de dollars.

Par ailleurs, la Loi sur la sécurité ferroviaire établit à 10 000 \$ le maximum des contraventions individuelles, tandis que la Loi sur l'aéronautique ne prévoit que 5 000 \$ au maximum. Là encore, toutefois, le projet de loi C-14 fixe le montant maximal des amendes à un million de dollars.

Nous sommes conscients que la menace d'une contravention considérable ou d'un emprisonnement servira certainement d'élément dissuasif, mais nous nous inquiétons de la façon dont la contravention de référence sera établie et justifiée, vu l'étendue des contraventions. Il devrait y avoir un lien entre la nature de l'infraction et la contravention maximale possible.

En ce qui concerne la politique en matière de transports, nous avons exposé notre point de vue à plusieurs reprises à l'Office des transports du Canada, en disant qu'il faudrait établir une politique nationale intégrée des transports. Comme vous le savez, le principe de l'harmonisation constitue l'un des thèmes de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, publié récemment. Les mêmes concepts s'appliquent aux niveaux des contraventions. Il faudrait évaluer de manière raisonnable les risques en cause et établir des contraventions en conséquence, en se fondant sur celles en vigueur dans les divers modes de transport.

En conclusion, l'Association des armateurs canadiens appuie en grande partie le projet de loi C-14, à l'exception des brèves remarques que je viens de faire. Nos membres vous exhortent donc à tenir compte de ces observations en songeant que les réformes législatives et réglementaires doivent contribuer à l'amélioration du rendement économique de l'industrie maritime, faute de quoi on rendra un mauvais service à ce secteur.

La présidente: Vos principales préoccupations sont liées à la mise en place de sanctions administratives. Officiellement, on a prévu ce genre de sanctions parce qu'elles contribuent à accroître la sécurité et semblent avoir donné de bons résultats dans le transport aérien. Quelles mesures permettraient, selon vous, de garantir le mieux la sécurité dans le transport maritime, les sanctions judiciaires qui ont été appliquées jusqu'à présent, ou les sanctions administratives prévues dans ce projet de loi?

M. Morrison: Dès le début, aux termes de la loi précédente et lors des consultations qui ont mené à ce projet de loi, nous avons toujours insisté pour la procédure judiciaire. Nous ne sommes pas pour le système des sanctions administratives. S'agissant des ministères et du ministre, nous constatons qu'il existe trop de pouvoirs discrétionnaires dans un secteur où, à notre avis, il faut suivre les voies de droit régulières. Lorsqu'on pense qu'il y aura des amendes pouvant atteindre un million de dollars ou une peine d'emprisonnement, tout le système devrait à notre avis se fonder sur la procédure judiciaire et pas simplement sur la finalité. À notre avis, il faut prévoir un appel devant les tribunaux.

La présidente: Le fait qu'on ne suive pas les voies de droit régulières vous préoccupe. Un transporteur pourrait interjeter appel des sanctions administratives devant un tribunal s'il n'était pas satisfait des résultats d'un examen ou faire appel

Does that fact respond to your concerns, or are you still worried about it?

Mr. Morrison: We are still worried about it.

The Chairman: You say that keeping a notation of a violation on record for too long could be prejudicial to the party involved. How would that be prejudicial?

Mr. Morrison: It could affect his employment.

The Chairman: Is it the five-year term that is too much?

Mr. Morrison: Yes.

The Chairman: You also note that fines for violation in the marine mode are quite high relative to the air and rail modes. We are advised that the fines must be high enough to deter contravention of the regulations or that they must somehow relate to the costs of operation of each mode. What do you think of this approach to achieve compliance?

Mr. Morrison: I have to admit that the \$1 million fine or 18 months imprisonment is scary. Whether or not it will help achieve more compliance than a lower level fine or fewer months in jail, I really cannot say. We have not done that kind of risk analysis.

We just know that when we compare it with the other modes and the responsibilities of people in the other modes, whether it is in rail or air, we feel those responsibilities are certainly equal to the ones in marine. We feel that to saddle us with the highest fines in the transportation industry through this legislation skews it in our disfavour.

Senator Oliver: Mr. Morrison, thank you for your presentation. It was short, succinct and very clear.

I note that you favour the act in its present form, although you made a few comments in your presentation about it and some of the clauses in it. One of the things that struck me is that one of the first concerns you had was the duplication, as you call it, as between the Transportation Act and the Fisheries Act. I am wondering whether some of those so-called duplications could not be overcome by the regulations, which, as you say, are yet to be proclaimed.

What is your normal practice when there is legislation? Do you talk with the bureaucrats about the form of regulations and the measures you would like to see in them? What is your current intention with respect to this bill? Once this bill receives third reading and Royal Assent, what do you intend to do about making some of your views known on the form of some of the regulations?

Mr. Morrison: Generally speaking, departments involve us in consultations when setting up regulations. We expect nothing different from either department in the case of this bill.

ultérieurement de cette sanction devant le tribunal d'appel des transports dont on propose la création. Cela suffit-il à calmer vos inquiétudes?

M. Morrison: Non, pas vraiment.

La présidente: Vous dites que le fait de conserver trop longtemps dans les dossiers une référence en cas d'infraction pourrait être préjudiciable pour la partie en cause. Que voulez-vous dire par là?

M. Morrison: Cela pourrait influencer sur son emploi.

La présidente: La période de cinq ans est-elle trop longue?

M. Morrison: Oui.

La présidente: Vous signalez également que les amendes imposées en cas d'infractions sont très élevées dans le secteur maritime par rapport aux transports aérien et ferroviaire. D'après nos renseignements, les amendes doivent être assez importantes pour dissuader ceux qui voudraient enfreindre les règlements, ou être plus ou moins en rapport avec les coûts d'exploitation des divers modes de transport. Que pensez-vous de cette méthode en vue de faire observer la loi?

M. Morrison: Je dois reconnaître qu'une amende de un million de dollars ou 18 mois de prison a de quoi faire peur. Quant à savoir si cela aura plus d'effet qu'une amende inférieure ou une peine d'emprisonnement plus courte, je n'en sais rien. Nous n'avons pas fait ce genre d'analyse de risque.

Nous savons simplement que, si l'on compare ces sanctions avec celles en vigueur dans les autres modes de transport et les responsabilités des intervenants dans les autres modes, qu'il s'agisse du chemin de fer ou de l'aviation, nous estimons que ces responsabilités sont tout à fait équivalentes à celles du transport maritime. Notre industrie est défavorisée du fait qu'elle se voit imposer, en vertu de ce projet de loi, les amendes les plus fortes qui existent dans l'industrie des transports.

Le sénateur Oliver: Monsieur Morrison, merci de votre exposé qui était bref, succinct et très clair.

Je remarque que vous appuyez la loi sous sa forme actuelle, même si vous avez fait quelques observations au sujet de certaines dispositions précises. Ce qui m'a frappé, c'est que les chevauchements, comme vous dites, entre la Loi sur les transports et la Loi sur les pêches, constituent votre principale préoccupation. Je me demande si les règlements qui, comme vous le dites, n'ont pas encore été adoptés, ne résoudront pas certains de ces problèmes de chevauchement.

Que faites-vous généralement lorsqu'un projet de loi est proposé? Discutez-vous avec les bureaucrates du genre de règlements et de mesures qui vous semblent adéquates? Quelles sont vos intentions au sujet de ce projet de loi? Lorsqu'il aura été adopté en troisième lecture et qu'il aura reçu la sanction royale, que comptez-vous faire pour faire connaître votre position quant à la teneur de certains règlements?

M. Morrison: En générale, les ministères nous font participer à des consultations lorsqu'ils élaborent des règlements. Nous nous attendons à ce que les deux ministères en cause fassent de même pour le projet de loi à l'étude.

Our concern is twofold. First, we feel that having two departments involved is less efficient, more time consuming and more costly for us than having one department involved. Second, marine policy is somewhat split between two departments. It is split between Transport Canada and Fisheries and Oceans. Fisheries and Oceans has responsibility for the Coast Guard, while Transport Canada has responsibility largely for safety, security and marine policy.

However, they can affect each other. With regard to certain issues, we have to deal with both departments. We have been told by ministers, "The shipowners should be happy with this because you have two seats at cabinet." Our concern is with the fact that, sometimes, when there is not agreement, we have no one representing us. For clarity, efficiency, cost and timing we would prefer that one department is involved.

We have had a history of this since the Canada Marine Act of 1996. About a year ago in Toronto, the Minister of Transport suggested that it would probably be more efficient if responsibility for the Coast Guard were back in Transport Canada. That is just a plug for what we want.

Senator Oliver: He will probably read the transcript and get your point.

On page 4 of your presentation you referred to the limitation periods or the periods of notice. As you know, there are in Canada all kinds of limitation statutes and limitation acts giving a person a right to file a claim or make a lawsuit over quite extended periods of time. For a great many general matters, the limitation period happens to be six years. Even for something like an injury case in most jurisdictions in Canada, it is two years. I do not accept your point that a five-year period seems overly long and somewhat prejudicial to the parties. It is not that far out of line.

Do you have some particular instances or some problems you would like to address that would help show me why this might be significant?

Mr. Rejean Lanteigne, Vice-President, Operations, Canadian Shipowners Association: There are two limitations in the bill. One is a limitation of two years for action to be taken, and we have no comments to offer on that one. We think that that is reasonable.

There is another limitation. The violation of a person charged under the monetary penalty will stay on his record for five years.

Transport Canada certifies all mariners for this country. The record of a master, an engineer or even a deck is maintained by Transport Canada. Every five years, your professional qualifications are subject to renewal, as with aircraft pilots.

Senator Oliver: Is it not important for the public to know that?

Notre préoccupation est double. Tout d'abord, nous estimons que la responsabilité partagée entre ces deux ministères entraîne une diminution d'efficacité, une perte de temps et des dépenses supplémentaires pour notre industrie. En second lieu, la politique maritime est plus ou moins partagée entre deux ministères, c'est-à-dire Transports Canada et Pêches et océans. Ce dernier est responsable de la garde côtière, tandis que Transports Canada est en grande partie responsable de la politique en matière de sécurité et de transport maritime.

Toutefois, il peut y avoir interaction entre les deux. Dans certains domaines, nous avons à faire aux deux ministères. Les ministres nous ont dit que les armateurs devraient s'en réjouir car cela leur donnerait accès à deux membres du Conseil des ministres. Ce qui nous inquiète, c'est qu'en cas de désaccord, nous n'ayons plus personne pour nous représenter. Il nous semble préférable de confier ce secteur à un seul ministère, par souci de clarté et d'efficacité, et aussi pour réduire les coûts et les délais en cause.

Cette situation remonte à 1996, date de l'adoption de la Loi maritime du Canada. Il y a environ un an à Toronto, le ministre des Transports a dit qu'il valait sans doute mieux, pour accroître l'efficacité, reconfier à Transports Canada la responsabilité de la Garde côtière. Cela apporte de l'eau à notre moulin.

Le sénateur Oliver: Il va sans doute lire la transcription et comprendre ce que vous voulez dire.

À la page 4 de votre exposé, vous avez parlé des délais de prescriptions ou des périodes d'avis. Comme vous le savez, il existe actuellement au Canada diverses lois sur la prescription en vertu desquelles une personne a le droit de déposer une plainte ou d'intenter des poursuites au cours d'une période assez longue. Dans un grand nombre de domaines, le délai de prescription est de six ans. Même dans le cas de blessures corporelles, dans la plupart des provinces du Canada, ce délai est de deux ans. Je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites qu'un délai de cinq ans semble excessivement long et qu'il risque de nuire aux parties en cause. Je ne pense pas que ce soit excessif.

Avez-vous des cas précis ou des problèmes dont vous aimeriez nous faire part en vue de m'expliquer pourquoi ce délai risque d'être trop long?

M. Rejean Lanteigne, vice-président, Opérations, Association des armateurs canadiens: Il y a dans le projet de loi deux délais de prescription. D'une part, un délai de deux ans pour la prise de mesures, et à ce chapitre, nous n'avons rien à dire car ce délai nous paraît raisonnable.

Il y a un autre délai. L'infraction commise par une personne accusée et faisant l'objet d'une sanction pécuniaire restera consignée à son dossier pendant cinq ans.

Transports Canada accrédite tous les marins du pays et tient les dossiers des capitaines, mécaniciens ou même des hommes de pont. Tous les cinq ans, les marins, à l'instar des pilotes d'avion, doivent renouveler leurs compétences professionnelles.

Le sénateur Oliver: N'est-il pas important que le grand public soit au courant?

Mr. Lanteigne: It is important for the public to know that there was a violation. Is it important to the public and detrimental to the individual that his violation remains on his record for five years? We think that period is far too long.

It was a violation. The person was charged and paid the fine. The debt was paid to society. That should be the end of it.

Senator Oliver: It is a matter of debate. You have explained it and I understand it. I do not agree with it, but I thank you for your answer.

Mr. Lanteigne: As Mr. Morrison said, we think that having violation on record for that long a period would be extremely detrimental to the employment of the individual. We are not disputing the fact that it should be recorded.

Senator Oliver: My final question deals with page 5 of your factum where you talk about the Railway Safety Act, comparing other legislative fines to the fines in the legislation that governs you. The Railway Safety Act stipulates \$10,000 and the Aeronautics Act stipulates \$5,000. It seems to me that the amounts in the Aeronautics Act are too low. Raising that is only prompting legislators to look at it and try to bring them up to the standard that they should be at, perhaps like yours.

Do you not find that those are perhaps too low given the circumstances of today's age?

Mr. Morrison: Perhaps there needs to be a better balance. I still do not think that we need to go to \$1 million.

Senator Callbeck: I marked two areas I want to ask about following the questions of Senator Oliver.

I want to follow up on pollution prevention. You express your concern about the duplication of responsibilities, increased costs and so on. It is already split between the two departments. Under Bill C-14 it will be split. Is there any difference between what is stated in the former bill and what is this in this legislation?

Mr. Lanteigne: I like to draw your attention to a significant difference between the current legislation and this bill, if you bear with me for a minute.

Part 8, for instance, authorizes the Minister of Transport to give direction to a ship that is in Canadian waters. That ship must abide the minister's orders to either get out of Canadian waters or enter a port or go to other places. The minister has the power to direct a ship to do what the Transport minister decides is best for the protection of Canadian waters.

You find in part 9 that those same powers are given to the Minister of Fisheries and Oceans. These are far-reaching powers. Two ministers possess this power under this bill, which is different

M. Lanteigne: Il importe que le grand public sache qu'il y a eu une infraction. Est-ce important pour le grand public et préjudiciable pour la personne en cause que cette infraction reste consignée à son dossier pendant cinq ans? Cette période est beaucoup trop longue, à notre avis.

Il y a eu infraction et la personne a été accusée et a payé l'amende. Elle a remboursé sa dette à la société. L'affaire devrait être close.

Le sénateur Oliver: Tout cela est sujet à discussion. Vous nous avez expliqué la question et je la comprends. Je ne suis pas d'accord avec vous, mais je vous remercie de votre réponse.

M. Lanteigne: Comme l'a dit M. Morrison, le fait que les infractions restent consignées au dossier pendant aussi longtemps risque d'être extrêmement préjudiciable pour l'emploi de la personne en cause. Nous admettons volontiers que l'infraction doit être consignée.

Le sénateur Oliver: Ma dernière question porte sur la page 5 de votre exposé où vous parlez de la Loi sur la sécurité ferroviaire, en faisant des comparaisons entre les amendes prévues dans d'autres lois et dans celles qui s'appliquent à votre secteur. La Loi sur la sécurité ferroviaire prévoit une amende d'au plus 10 000 \$ et la Loi sur l'aéronautique, d'au plus 5 000 \$. À mon avis, les amendes prévues dans la Loi sur l'aéronautique sont trop faibles. En soulevant cette question, on ne peut qu'inciter les législateurs à revoir le barème et à relever les amendes pour qu'elles soient plus conformes aux normes, peut-être comme celles qui s'appliquent à votre secteur.

À votre avis, ces amendes ne sont-elles pas trop faibles étant donné les conditions dans lesquelles nous vivons aujourd'hui?

M. Morrison: Il faut peut-être en arriver à un plus juste équilibre. Je continue de croire qu'il est inutile d'aller jusqu'à un million de dollars.

Le sénateur Callbeck: J'ai noté deux questions que j'aimerais vous poser et qui font suite à celles du sénateur Oliver.

J'aimerais revenir sur la question de la prévention de la pollution. Vous dites être préoccupé par le des responsabilités, l'augmentation des frais, et cetera. Cette responsabilité est déjà partagée entre les deux ministères. Cela continuera aux termes du projet de loi C-14. Y a-t-il une différence entre les dispositions de l'ancien projet de loi et celles de celui dont nous sommes saisis aujourd'hui?

M. Lanteigne: Si vous le permettez, j'aimerais vous signaler un écart énorme entre la loi actuelle et le projet de loi à l'étude.

La partie 8, par exemple, autorise le ministre des Transports à imposer des directives à un navire qui se trouve dans les eaux canadiennes. Ce navire doit respecter les consignes du ministre s'il lui intime de quitter les eaux canadiennes ou d'entrer dans un port ou de se rendre ailleurs. Le ministre a le pouvoir d'ordonner à un navire de faire ce que le ministre des Transports juge bon de faire pour protéger les eaux canadiennes.

Vous constaterez que, à la partie 9, les mêmes pouvoirs sont conférés au ministre des Pêches et des Océans. Ce sont des pouvoirs très vastes. Deux ministres ont donc ces pouvoirs aux

than in the current legislation. That is not only duplication, but ultimately could lead to systematic problems in running and operating ships in Canadian waters.

The ministers' responsibilities are significantly different. The transport department deals with commerce and transportation, and the fisheries department is concerned with protection of the seas, water resource, fish, Coast Guard and the protection of the assets of the seas.

We find this sharing of responsibility detrimental to the safe and efficient operation of ships. It is misdirected.

I could also give you physical evidence. Once in a while we do spill oil. It is not a big amount; it is litres. Canadian ships do spill oil by accident. As soon as we do so, we report it and then there is a whole mechanism of responses that start. Within an hour, this action starts to protect the shore, fish, the infrastructure along the shore, birds and citizens. The steps are all there.

We have seen in recent years duplication taking place where you have five or six of Transport Canada officials coming on board and telling people what to do and not do. That is okay. However, a similar group of persons come from the Coast Guard and tell you what to do and not do. That is not efficient in an environment where you must respond quickly. As a matter of fact, it is very detrimental to an efficient and effective response.

Although the two departments speak to each other and have these agreements between them, on the front it leads to inefficiencies. That is not acceptable.

Mr. Morrison: We should underline that we are not challenging the government's responsibilities for level of direction or control in regard to pollution control, pollution prevention and environmental control. We are simply pointing out the inefficiencies of having two different departments and two different ministers with the same responsibilities.

I can assure you that at the ministerial level, issues may be dealt with in a very efficient manner through quick conversations. However, at the departmental level it is much more difficult. There are groups of people responsible on one side and groups of people responsible on the other side. There are full administrative groups having to look at the same thing at which another administrative group may be looking.

They must come up with a plan. They must agree with each other's plan, and then have that enter the industry. Being on the receiving end of two departments, for the same issue, is at best difficult for us.

Senator Callbeck: Bill C-14 will have two departments involved. Is there any difference between the current act and the bill as to how those two departments would carry out their roles?

termes du projet de loi à l'étude, ce qui diffère des dispositions de la loi actuelle. Il n'y a pas seulement chevauchement de responsabilités, dans ce cas, mais cela risque de poser des problèmes systémiques pour la navigation des navires dans les eaux canadiennes.

Les responsabilités des deux ministres sont très différentes. Le ministère des Transports s'occupe de commerce et transports et le ministère des Pêches se préoccupe de la protection des mers, des ressources en eau, des ressources halieutiques, la Garde côtière et de la protection des ressources maritimes.

À notre avis, ce partage des responsabilités nuit au fonctionnement sûr et efficace des navires. Il n'est pas justifié.

Je pourrais également vous citer des preuves concrètes. Il arrive à l'occasion que des déversements de pétrole se produisent. On ne parle pas de quantité énorme, quelques litres seulement. Les navires canadiens parfois déversent accidentellement du pétrole. Dès que c'est le cas, nous faisons un rapport et cela déclenche toute une série de mesures. Dans l'heure qui suit, des mesures sont prises pour protéger les rives, le poisson, l'infrastructure le long des côtes, les oiseaux et les habitants. Toutes ces mesures sont prévues.

Ces dernières années, nous avons été témoins de répétition lorsqu'on a vu cinq ou six responsables de Transports Canada monter à bord des navires pour dire aux marins ce qu'ils devaient faire et ne pas faire. C'est normal. Toutefois, le même groupe de personnes vient de la Garde côtière et dit aux marins ce qu'ils doivent faire et ne pas faire. Cette façon de procéder est inefficace dans un contexte où il faut réagir rapidement. En réalité, cela nuit à l'efficacité des mesures d'intervention.

Même si les deux ministères communiquent l'un avec l'autre et ont conclu des ententes, dans la pratique, ce n'est pas efficace. C'est inacceptable.

M. Morrison: Il convient de souligner que nous ne contestons pas les responsabilités du gouvernement en matière d'orientation, de lutte contre la pollution, de prévention de la pollution et de protection de l'environnement. Nous ne faisons que signaler l'inefficacité résultant d'un partage de responsabilités entre deux ministères et deux ministres différents.

Je peux vous assurer qu'au niveau des ministres, de brefs entretiens suffisent à régler efficacement les problèmes. En revanche, au niveau ministériel, c'est plus difficile. Il y a des groupes de personnes responsables d'un côté, comme de l'autre. Il y a des groupes administratifs entiers qui ont compétence pour certaines choses au même titre que d'autres groupes administratifs.

Il faut élaborer un plan. Chacun doit accepter le plan de l'autre, et ensuite, l'appliquer au secteur de l'industrie. Il nous est difficile pour le moins d'avoir à répondre à deux ministères, à propos d'une même situation.

Le sénateur Callbeck: Avec le projet de loi C-14, deux ministères seront encore responsables. Y a-t-il une différence entre la loi actuelle et le projet de loi quant au rôle respectif des deux ministères?

Mr. Lanteigne: There are differences between this and the current Shipping Act. That is a significant difference to the regulatory and enforcement power granted to the Minister of Fisheries and Oceans compared to the previous bill. That is an erosion from Transport to Fisheries and Oceans that we have seen in last five years.

For a matter of convenience, the federal government decided five or six years ago that the Coast Guard should be part and parcel of Fisheries and Oceans and not Transport, so the Coast Guard was moved to Fisheries and Oceans. At the same time, we saw some of the legislative powers and regulatory powers also came along. That was a systematic erosion of Transport's involvement in the marine area, to our detriment.

We are not saying that they do not do a good job. We are saying that on the front of the events, there is a significant duplication of efforts, and there is an unwritten competition between the two departments, not in this town, but certainly on the front.

Senator Spivak: I must say that I disagree with my distinguished colleague about the need for this to be done, that is to say, to eliminate duplication through regulation.

I would also suggest, in contrast to what you are presenting here, Mr. Morrison and Mr. Lanteigne, that it is very important for Fisheries and Oceans to have the powers given to it. I say that because this department has the triggers for environmental assessment and it has the responsibility for all inland and navigation waters.

We are seeing increased shipping and more ballast waters bringing in exotic species. It seems to me that that does not fall under the responsibilities of Transport, which are for commercial purposes. Since Fisheries and Oceans' mandate is for the protection of the waters and the species that live in the waters, it is extremely important that the department does its job properly.

I must say that efficiency is also important, and industry should not have any uncertainty because then I do not think you can protect the waters properly. However, I respectfully suggest that the solution that you are presenting, that is, giving more powers to Transport, is entirely in the wrong direction. There must be other ways of achieving it. We all know that bureaucracies can, at times, be inefficient and duplicative, but there must be other ways of doing this to achieve both objectives.

That is to say, achieving certainty and clarity and efficiency, from your point of view, while leaving the burden of pollution prevention and protection with Fisheries and Oceans. They are the people with the experience; they are the people who are seized of this responsibility.

To shift it over to a department that is primarily concerned with commerce is absolutely not the right thing. Do you have any other suggestion apart from the option that you have given us, which is shift it to Transport, or to fix it in the regulations which have no oversight from the parliamentary body? What else could you suggest?

M. Lanteigne: Il y a des différences entre ce projet de loi et la Loi actuelle sur le transport maritime. Il y a une différence importante dans les pouvoirs de réglementation et d'application conférés au ministre de Pêches et des Océans, par rapport à la loi précédente. On voit une érosion des pouvoirs du ministère des Transports, au profit de Pêches et Océans, depuis cinq ans.

Pour des raisons pratiques, le gouvernement fédéral a décidé il y a cinq ou six ans que la Garde côtière ferait partie de Pêches et Océans, plutôt que du ministère des Transports, et la Garde côtière a donc été confiée à Pêches et Océans. Au même moment, certains pouvoirs législatifs et des pouvoirs de réglementation ont suivi. C'était là une érosion systématique du rôle du ministère des Transports dans le secteur maritime, à nos dépens.

Nous ne disons pas que le travail n'est pas bien fait. Nous disons que dans des situations concrètes, il y a répétition des efforts déployés et une concurrence tacite entre les deux ministères, non pas au niveau central mais certainement surface.

Le sénateur Spivak: J'avoue ne pas partager l'avis de ma distinguée collègue au sujet de la nécessité d'éliminer le double emploi au moyen de la réglementation.

Et contrairement à ce que vous affirmez, messieurs Morrison et Lanteigne, je dirais qu'il est très important qu'on donne des pouvoirs à Pêches et Océans. En effet, ce ministère peut déclencher des évaluations environnementales et a la responsabilité de toutes les eaux et voies navigables.

De plus en plus, le transport maritime par l'évacuation des eaux de ballast nous apporte des espèces exotiques. Il me semble que cela ne relève pas du ministère des Transports, qui a une orientation commerciale. Puisque Pêches et Océans a pour mandat de protéger nos eaux et les espèces qui y vivent, il est extrêmement important que ce ministère fasse bien son travail.

Je dois dire que l'efficacité importe aussi et que les entreprises ne doivent pas vivre dans l'incertitude, autrement, à mon avis, on ne pourra pas bien protéger nos eaux. Mais sauf votre respect, je crois que la solution que vous proposez, visant à accroître les pouvoirs du ministère des Transports, ne va pas dans le bon sens. Il doit y avoir d'autres moyens d'atteindre ces objectifs. Nous savons tous que les bureaucraties peuvent parfois être inefficaces et redondantes, mais il doit y avoir d'autres moyens d'atteindre ces objectifs.

Autrement dit, à votre point de vue, il faut garantir la certitude, la clarté et l'efficacité, tout en confiant la responsabilité de la prévention de la pollution et de la protection de l'environnement à Pêches et Océans. C'est ce ministère qui a l'expérience nécessaire et qui assume cette responsabilité.

Il ne conviendrait pas du tout de confier cette responsabilité à un ministère qui s'intéresse principalement aux questions commerciales. Avez-vous autre chose à proposer, à part la suggestion que vous avez déjà faite de confier ce mandat au ministère des Transports ou de changer les règlements, qui ne font pas l'objet d'un examen parlementaire? Avez-vous autre chose à proposer?

Mr. Morrison: I can respond to your comments by thanking you for bringing up the issue of ballast water, because we can use that as an example. We faced very difficult legislation from the State of Michigan that would have affected all Canadian and foreign shipowners and shippers shipping through Canada. We had difficulty in getting either department to move or to support what we felt should be done within the Great Lakes. Ironically, it was the Canadian industry that sat with the senator from Michigan to help design a plan, his "Ballast Water Act," because we could not get agreement between the two Canadian departments that had the responsibility.

We are not here to criticize, and I do not want that to sound as a criticism. We understand they have their own time frames and timelines. However, it is incredibly difficult for an industry when you do not have one-stop shopping.

Senator Spivak: I understand your point. I know that in industry, there is total quality management and there is management by objectives. I only raise the suggestion that it is not the solution to put it over to Transport. I would suggest to you that there might be other ways. I have no doubt that it is probably inefficient.

I would also point out that wherever there is harmonization, as there has been in the environmental field, it has meant lack of enforcement. People delegate down to another authority that does not have the means to enforce, and we are not getting better environmental implementation. I am not talking about the legislation. We are getting worse.

As an industry, you have the experience and you know the ways in which you produce efficiency. Your point is well taken, but I suggest that your solution is not, and there might be other ways. If you looked at the whole field, I think you would agree with me. You have the triggers. You cannot just shift that over to commerce where people do not have any experience and they are only in the commercial field. Do you know what I am saying? I have been through this act before, and I have been through the Environmental Assessment Act and the various acts that some of my colleagues have mentioned, and it is a tricky proposition just to say, "Hand it to Transport."

Mr. Morrison: In the interests of defining what Transport Canada's responsibilities are, we should all realize that the safety and security directorates of the Transport Canada organization certainly are not only interested in the commercial end of our business. They are, in effect, a controlling, directing, charging end of that department. We did not see the difficulty with that department having the responsibility for the marine industry. From our standpoint, I guess the more the better. That is not to say we do not have good dealings with the Coast Guard. We do have awkward dealings with the Coast Guard because of the fact that it is within another department whose mandate includes other than the Coast Guard and other than commercial industry and other than the Canadian shipping industry.

M. Morrison: Je tiens d'abord à vous remercier d'avoir soulevé la question des eaux de ballast, dont nous nous servons comme exemple. Nous avons été confrontés à une législation très épineuse adoptée par l'État du Michigan qui aurait touché tous les armateurs canadiens et étrangers qui s'adonnent à des activités maritimes au Canada. On a eu du mal à obtenir l'appui et l'intervention des deux ministères pour ce que nous estimions devoir être fait dans les Grands Lacs. Paradoxalement, ce sont les entreprises canadiennes qui ont rencontré le sénateur du Michigan pour contribuer à la conception d'un plan, sa loi sur les eaux de ballast, parce que les deux ministères canadiens responsables ne parvenaient pas à s'entendre.

Nous ne sommes pas ici pour critiquer qui que ce soit, et je ne voudrais pas qu'on en donne l'impression. Nous comprenons qu'ils ont leurs propres échéanciers. Mais je peux vous dire que c'est extrêmement difficile pour une entreprise de ne pas avoir un guichet unique où s'adresser.

Le sénateur Spivak: Je vous comprends. Je sais qu'en affaires, il y a la gestion de la qualité totale et la gestion par objectifs. Je vous dis simplement que ce n'est pas une solution que de tout confier aux Transports. À mon avis, il doit y avoir d'autres solutions. Je ne doute pas de l'inefficacité de la situation actuelle.

Je tiens aussi à dire que là où il y a harmonisation, comme on l'a vu dans le secteur environnemental, il y a souvent manque de rigueur dans l'application. On délègue à une instance inférieure, qui n'a pas les moyens de veiller à l'application des règles, et la mise en oeuvre des règles environnementales ne se fait pas bien. Je ne parle pas ici de la loi. Les choses s'aggravent.

En tant qu'entreprise, vous avez ce l'expérience et vous savez comment vous pouvez être efficace. Nous comprenons vos arguments, mais je dirais que votre solution n'est pas la bonne et qu'il doit y en avoir d'autres. Si vous aviez examiné l'ensemble de la situation, vous seriez d'accord avec moi. Vous avez les déclencheurs. On ne peut pas simplement confier cette responsabilité aux responsables du commerce et qui n'ont aucune expérience en dehors du monde commercial. Comprenez-ce que je dis? J'ai déjà examiné cette loi auparavant, de même que la Loi sur l'évaluation environnementale et les diverses lois dont ont parlé mes collègues, et je pense qu'il n'est pas judicieux de dire simplement: «Confiez cela au ministère des Transports».

M. Morrison: Si l'on veut définir les responsabilités de Transports Canada, il faut se rendre compte que les directions de la sécurité de Transports Canada ne s'intéressent pas uniquement à l'aspect commercial de notre secteur. C'est, en fait, le service du ministère qui fixe les orientations, qui exerce un contrôle et qui fait la facturation. Nous n'avions pas d'objection à ce que ce service ait la responsabilité du secteur maritime. Pour nous, plus est mieux. Il ne faut pas en déduire que nous n'avons pas de bonnes relations avec la Garde côtière. Ces relations sont plus délicates, parce qu'elle relève d'un autre ministère, qui a d'autres mandats que la Garde côtière et le secteur commercial ou le secteur du transport maritime.

Senator Spivak: To leave this area, I would ask you to look at it again.

The ballast water seems to be more and more of a problem. Again, in the area of enforcement, how do you get a hold of this so that we are not seeing what we are seeing, which is devastation even maybe as far as Manitoba? We are certainly seeing exotic species. You know the problem.

Mr. Morrison: I accept your comment. We will look at, read, examine, and reconsider the pollution prevention responsibilities between departments. We will look at whether we can come up with another solution other than the one we have provided, and we will get back to the chair.

One of problems with ballast water is that it is a worldwide problem; it is not just a North American problem. Because it is a worldwide problem, the International Maritime Organization is in the process of coming out with guidelines, rules and regulations that will control it on an international basis. Once those guidelines and standards are set, then Canada and the U.S. will be able to, on a national basis in each country, promulgate their own rules and regulations.

As it is currently, the concern is that too many groups have an interest and would control and regulate. In the Great Lakes, as an example, we would have eight states plus our Canadian provinces that, in theory, could all have different sets of rules. That would become an impossible situation — far stronger than what happens between Transport Canada and DFO.

In response to your question, it is a matter of timing. Within two to three years, you will see international standards, guidelines and requirements. I would suggest that, following quickly on those, you will find that the American and Canadian governments will both act using their own rules and regulations. These actions will mirror somewhat, and will dovetail with the international requirements.

Senator Spivak: Do you think it is a problem with the policies or with the enforcement — the way in which you regulate? There are many kinds of ships out there, and not all are responsible.

Mr. Lanteigne: It is neither. There is no technological solution to resolve the problem. There is much research being done in the U.S., Australia and Europe to try to arrive at the technology, either mechanical, physical or chemical, to resolve that problem once and for all. It is like illegal immigration, although this one is in need of a solution. We, Canadian shipowners, invested, two years ago, close to \$.5 million to test one potential solution to get rid of these unwanted organisms. It was a kind of mechanical filtration system. Despite our efforts, there is no technological solution to this yet, although there is a great deal of research being done and many pieces of equipment are being tested. As Mr. Morrison said, we are hopeful that, within two years, technology will reach a level where international treaties and laws can be put in place to not only control it, but to eliminate the problem once and for all.

Le sénateur Spivak: Pour en finir avec cette question, je vous demande de réexaminer le problème.

Les eaux de ballast semblent poser de plus en plus un problème. Encore une fois, pour l'application de la loi, comment éviter l'effet dévastateur qui se fait sentir peut-être même jusqu'au Manitoba? Nous constatons certainement la présence d'espèces exotiques. Vous connaissez le problème.

M. Morrison: J'accepte vos commentaires. Nous allons lire et réexaminer les responsabilités en matière de prévention de la pollution des deux ministères. Nous essaierons de voir si nous pouvons trouver une autre solution que celle que nous vous avons présentée, et nous le ferons savoir à la présidente.

L'un des aspects du problème des eaux de ballast, c'est qu'il est d'échelle mondiale: ce n'est pas simplement un problème nord-américain. Par conséquent, l'Organisation maritime internationale est en train d'élaborer des lignes directrices, des règles et des règlements qui permettront de le contrôler, au plan international. Une fois ces lignes directrices et ces normes établies, le Canada et les États-Unis pourront, chacun de son côté, édicter leurs propres règles et règlements.

Actuellement, nous craignons qu'un trop grand nombre de groupes intéressés veuillent exercer des contrôles et imposer une réglementation. Dans les Grands Lacs, par exemple, il y a huit États, entre nos provinces canadiennes qui, en théorie, pourraient chacun de leur côté adopter des règles différentes. La situation deviendrait vite impossible, pire encore que celle du partage des responsabilités entre Transports Canada et le MPO.

Pour répondre à votre question, c'est une question de temps. D'ici deux ou trois ans, il y aura des normes, des lignes directrices et des exigences internationales. À mon avis, suivront peu de temps après des règles et des règlements énoncés par les gouvernements américain et canadien. Ces mesures se ressembleront et cadreront bien avec les exigences internationales.

Le sénateur Spivak: Pensez-vous que ce suit un problème de politiques ou d'application — la façon dont on fait la réglementation? Il y a de nombreux types de navires et tous ne sont pas responsables du problème.

M. Lanteigne: Ni l'un ni l'autre. Il n'y a pas de solution technique à ce problème. On fait beaucoup de recherches aux États-Unis, en Australie et en Europe pour trouver un moyen technique, que ce soit mécanique, physique ou chimique, pour régler ce problème une fois pour toutes. C'est comme l'immigration illégale, sauf que dans ce cas-ci, il faut trouver une solution. Nous, les armateurs canadiens, avons investi il y a deux ans près d'un demi-million de dollars pour mettre à l'épreuve une solution susceptible de nous permettre de nous débarrasser de ces organismes indésirables. Il s'agissait d'une sorte de système de filtration mécanique. Malgré tous nos efforts, il n'y a pas encore de solution technique, même s'il se fait beaucoup de recherches et beaucoup d'essais de matériel. Comme l'a dit M. Morrison, nous espérons que d'ici deux ans, on arrivera à un moyen technique qui permettra l'élaboration de lois et de traités internationaux visant à contrôler le phénomène et à l'éliminer une fois pour toutes.

Senator Finestone: I have two questions that I wish to address, and the first one concerns part 15. Do I understand correctly that the amendments to part 15 do not interest you?

Mr. Morrison: Are you referring to the Shipping Conferences Exemption Act? That is right — it does not affect our operations.

Senator Finestone: Thank you. My second question concerns the foreign crews who work on Canadian vessels on international voyages and the use of the Canadian flag on vessels on the high seas.

With all the rules and regulations, and the fact that you do not any longer have to list who the crews are, including the births and deaths, et cetera, with the Minister of Transport, can you keep it internally by the employer? How does that impact you if you have a large crew of non-Canadians? What are your reporting responsibilities? What are your legal responsibilities? We know that there can be a problem with refugees and immigration problems. How are those problems covered in respect of this act and your role and responsibility to keep the records?

As well, we know that there are certain flags that do not carry a good reputation. We are interested in keeping Canada's reputation of character and quality. How do the changes, in any way, potentially impact on Canada's reputation and our responsibility — not only in the field of shipping goods but in the field of preventing misuse of our ships?

Mr. Lanteigne: It is a good question, senator. You may have to remind me of some of the points you raised. First, any Canadian ship — any ship that flies the Canadian flag — be it on the high seas, coastal or inland water trade, must carry Canadians as crew. Foreign crews are not allowed on Canadian flagships. You must be either a Canadian citizen or a landed immigrant. Perhaps, you are referring to Canadian-owned ships, which are registered in a foreign country.

Senator Finestone: If that is the case, I was not aware of it. I am concerned only that Canadian ships can carry and have large foreign crews.

Mr. Lanteigne: That is not allowed under this bill, and it is not allowed under the regulations. Canadian officers on board Canadian ships have to be Canadian citizens.

Senator Finestone: What about the crew?

Mr. Lanteigne: It is the same for the crew. All certified personnel, from the cook to the seamen, must be Canadian. Unlike many other maritime countries, Canada does not allow foreign nationals on Canadian flagships whether be the ship on the high seas or in the coastal or inland trade.

Senator Finestone: That is good news. I thank you for that clarification.

Le sénateur Finestone: J'ai deux questions à poser et la première se rapporte à la partie 15. Si j'ai bien compris, les modifications à la partie 15 ne vous intéressent pas?

M. Morrison: Vous parlez de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes? C'est exact, cela ne touche pas nos activités.

Le sénateur Finestone: Merci. Ma deuxième question se rapporte aux équipages étrangers qui travaillent sur les navires canadiens, effectuant des voyages internationaux, et de navires battant pavillon canadien en haute mer.

Avec toutes les règles et règlements, et vu que vous n'avez plus à soumettre la liste des équipages, y compris les naissances et les décès, et cetera, au ministre des Transports, est-ce que vous devez le faire de votre côté, pour l'employeur? Comment cela vous touche-t-il, si vous avez un nombreux équipage d'étrangers? Quels rapports devez-vous présenter? Quelles sont vos responsabilités juridiques? Nous savons qu'il peut y avoir des problèmes de réfugiés et d'immigration. Comment ces problèmes sont-ils pris en compte, dans le cadre de cette loi, et quel est votre rôle ou votre responsabilité pour la tenue de dossiers au sujet des équipages?

Par ailleurs, nous savons que certains pavillons ont mauvaise réputation. Nous tenons à garder la réputation et de qualité dont jouit le Canada. Quel effet ces changements pourraient-ils avoir sur la réputation du Canada et sur notre responsabilité, non seulement dans le domaine du transport des marchandises, mais aussi dans la façon dont nous évitons que nos navires soient employés à mauvais escient?

M. Lanteigne: C'est une bonne question, sénateur. Il faudra peut-être me rappeler certains des points que vous avez soulevés. Tout d'abord, tout navire canadien, battant pavillon canadien, que ce soit en haute mer, dans les eaux côtières ou dans les eaux navigables intérieures, doit avoir un équipage canadien. Les équipages étrangers ne peuvent travailler à bord de navires battant pavillon canadien. Il faut être citoyen canadien ou immigrant reçu. Vous parlez peut-être de bâtiments de propriété canadienne, mais immatriculés à l'étranger.

Le sénateur Finestone: Si c'est le cas, je ne le sais pas. Ce qui m'inquiète, c'est simplement que des navires canadiens puissent porter et faire travailler de gros équipages étrangers.

M. Lanteigne: Ce n'est pas permis par ce projet de loi, pas plus que par la réglementation. Les officiers canadiens sur les bâtiments canadiens doivent être des citoyens canadiens.

Le sénateur Finestone: Et l'équipage?

M. Lanteigne: C'est la même chose pour l'équipage. Tout le personnel breveté, du cuisinier au matelot, doit être canadien. Contrairement à d'autres pays maritimes, le Canada ne permet pas à des ressortissants étrangers de travailler à bord de bâtiments canadiens, que ce soit en haute mer, dans les eaux côtières ou dans les eaux intérieures.

Le sénateur Finestone: Ce sont de bonnes nouvelles. Je vous remercie de cet éclaircissement.

Mr. Lanteigne: In response to your second point, about the recording, the current regime has been in place for a long time. The provisions of this bill are not very different from the current provisions. It is just the administrative burden that will be eased.

Under the current law, ships keep records of who is on board and who is not on board. They also keep records of births and deaths, and stowaways or refugees that may find their way on to the ship. Under the current regime, these records will still have to be kept, be the ship in the inland water trade or in the deep-sea trade.

However, the burden of reporting these to the department still exists. Time served at sea is an instrument — a requirement — to maintain your proficiency. Thus, your records must still be given to the department for record-keeping and in this case to Transport Canada. The burden, the timeliness and the method of doing this will be made easier.

Senator Finestone: In light of the catastrophe on September 11, world concerns about terrorism and bacteriological warfare have heightened. What are the kinds of insurance and protection you will have to add to ensure that your cargo being loaded and your personnel are safe and secure? You are in Canadian waters, and it is a very serious issue.

The Chairman: Senator Finestone, we will have to be very careful not to discuss security measures. We had problems with that last week, when questions were asked to our witnesses that should not have been asked, and answers were given that should not have been given.

Senator Finestone: I withdraw my question.

The Chairman: Thank you.

Senator Finestone: Thank you for that clarification. With regard to the regulations, it seemed to me that as I was reading a good part of this bill that many of the controls and the concerns are to be found in regulation. That is true particularly where you have certain rights that you feel have been abridged. Your remedies are not judicial; they are administrative. I am curious to know whether you would feel more comfortable with returning to the judicial remedy, and whether you think that the regulations should come back to this committee for review and comment?

Mr. Morrison: Certainly we prefer the judicial process to blindly trusting the creation of new regulations in terms of interpretation of the act. We have, perhaps, gone past that discussion, somewhat. I will let Captain Lanteigne discuss some of the detail that we are concerned about in respect of the formulation of those regulations.

Mr. Lanteigne: From the outset of the discussion of the shipping act, which was about five years ago, the Canadian Marine Law Association and the Shipping Federation of Canada — our labour union — were unionized. We asked that the current act be decriminalized to the extent that that is possible. That was achieved. We asked that everything else in the

M. Lanteigne: En réponse à votre deuxième question, au sujet de l'immatriculation, le régime actuel existe depuis longtemps. Les dispositions du projet de loi ne sont pas très différentes des dispositions actuelles. Il s'agit simplement d'alléger le fardeau administratif.

En vertu de la loi actuelle, les navires doivent garder des dossiers du personnel qui est à bord ou qui n'est pas à bord. Il faut aussi garder des dossiers des naissances et des décès, des passagers clandestins ou des réfugiés qui peuvent se trouver à bord du navire. Dans le cadre du régime actuel, ces dossiers doivent être gardés, que ce soit pour le commerce intérieur ou pour le commerce en haute mer.

Il faut toutefois encore en faire rapport au ministère. Le temps de service en mer est aussi une exigence pour garder sa compétence. Par conséquent, les dossiers doivent être remis au ministère qui les garde, dans ce cas-ci, à Transports Canada. On facilitera toutefois cette tâche, le moment où il faut remettre les dossiers ainsi que la méthode pour le faire.

Le sénateur Finestone: Depuis la catastrophe du 11 septembre, les préoccupations du monde entier au sujet du terrorisme et de la guerre bactériologique se sont intensifiées. Quelle garantie de protection avez-vous à offrir pour veiller à ce que la marchandise chargée à bord, de même que l'équipage, soient sûrs et en sécurité? Vous êtes dans les eaux canadiennes et c'est une question très importante.

La présidente: Sénateur, il faut soigneusement éviter de parler de mesures de sécurité. Nous avons eu des problèmes à ce sujet la semaine dernière, lorsque des questions posées aux témoins n'auraient pas dû l'être et que des réponses données n'auraient pas dû l'être non plus.

Le sénateur Finestone: Je retire ma question.

La présidente: Merci.

Le sénateur Finestone: Merci pour cet éclaircissement. Au sujet des règlements, en lisant une bonne part du projet de loi, j'ai constaté que nombre des mesures de contrôle, de même que les sujets de préoccupation, figureraient dans la réglementation. C'est particulièrement vrai au sujet de certains droits que vous jugez limités, désormais. Vos recours ne sont pas judiciaires, mais administratifs. Je me demande si vous préféreriez la voie judiciaire, et si vous pensez que les règlements devraient être examinés par notre comité, et faire l'objet de nos commentaires?

M. Morrison: Nous préférons certes la procédure judiciaire, plutôt que de faire confiance aveuglément à la création de nouveaux règlements relatifs à l'interprétation de la loi. Nous avons peut-être débordé le cadre de cette discussion. Je vais laisser le capitaine Lanteigne vous expliquer les détails qui nous inquiètent, au sujet de la rédaction de ces règlements.

M. Lanteigne: Dès le début des discussions sur la Loi sur le transport maritime, soit il y a environ cinq ans, l'Association canadienne du droit maritime et la Fédération maritime du Canada — notre syndicat — se sont syndiqués. Nous avons demandé la décriminalisation de la loi actuelle, dans la mesure du possible. Nous avons eu gain de cause. Nous avons demandé que toutes les

enforcement provisions be judicial in nature. That, too, was largely achieved.

You heard from the Shipping Federation of Canada last June, as well as from the Canadian Marine Law Association last week. We all asked that there be no administrative enforcement provision, either of the nature found here or what was in the previous bill, Bill C-35.

Transport Canada was unable to demonstrate to us the necessity of this provision. We know why. In the last 10 years, the whole marine community, including foreign shipowners and Canadian shipowners, has been charged 37 times for pollution and 46 times for civil penalties. That is not a very large number when you consider that 5,000 ships per year trade in this land.

Senator Finestone: In other words, you are good corporate citizens.

Mr. Lanteigne: Who wants to break the law? We have big assets at play here. People's lives are at stake. Shipowners do not break the law like this, not to the extent that this bill suggests.

Senator Finestone: Sir, did you bring this issue up when you appeared before the House of Commons committee?

Mr. Lanteigne: Yes, we did.

Senator Finestone: Did you have some sense of redress? Did you have any support in the other place?

Mr. Lanteigne: Admittedly, when the previous version of Bill C-35 came before the House there was a scheme called "administrative monetary penalties," which is still in this bill. There was also a lower echelon enforcement provision called a "ticketing scheme." The ticketing scheme has disappeared from this bill. We are now left with the AMP provision, the extent of which is yet to be defined by regulation.

In answer to your question, we would certainly favour these regulations being brought before this house. It is not only us who favours such a move. Our labour unions, which represent our officers, engineers and seamen, are patently concerned.

Senator Finestone: Perhaps we could make note of that as we look at the balance of this bill and as we hear from others.

[Translation]

Senator LaPierre: Mr. Lanteigne, can newly-landed immigrants in Canada be hired to work on board your ships or do you hire only Canadians who have obtained citizenship?

Mr. Lanteigne: Canadian citizens and landed immigrants.

autres des dispositions relatives à l'application soient de nature judiciaire. En gros, c'est ce qui est arrivé aussi.

Vous avez reçu en juin dernier la Fédération maritime du Canada et aussi, la semaine dernière, la Canadian Marine Law Association. Nous avons tous demandé qu'il n'y ait pas de disposition d'application administrative, ni comme celles qu'on voit ici ou celles qui figuraient dans le projet de loi précédent, le projet de loi C-35.

Transports Canada n'a pu nous prouver la nécessité de cette disposition. Nous savons pourquoi. Au cours des 10 dernières années, 37 accusations de pollution et 46 accusations relatives à des infractions au civil ont été portées contre les entreprises de transport maritime, tant contre des armateurs étrangers que des armateurs canadiens. Ce n'est pas un nombre très élevé, si l'on pense que plus de 5 000 bâtiments par an commencent au Canada.

Le sénateur Finestone: Autrement dit, vos entreprises ont une bonne conscience sociale.

M. Lanteigne: Qui veut enfreindre la loi? Nous avons de gros intérêts en jeu. La vie des gens est en jeu. Les armateurs ne veulent pas enfreindre la loi, pas comme le laisse entendre ce projet de loi.

Le sénateur Finestone: Monsieur, avez-vous parlé de cette question lorsque vous avez comparu devant le Comité de la Chambre des communes?

M. Lanteigne: Oui, nous l'avons fait.

Le sénateur Finestone: Avez-vous l'impression qu'on a apporté des correctifs? Avez-vous senti des appuis, à l'autre endroit?

M. Lanteigne: Il est vrai que lorsque la version antérieure du projet de loi C-35 a été présentée à la Chambre, il y avait un mécanisme de «sanctions pécuniaires administratives» que l'on retrouve dans ce projet de loi aussi. Il y avait aussi d'autres dispositions d'application de moindre importance, soit le système de contraventions. Ce dernier ne figure pas dans le projet de loi dont vous êtes saisi. Il ne reste plus que les sanctions administratives pécuniaires, dont la portée sera définie par voie de règlements.

En réponse à votre question, nous voudrions certainement que ces règlements soient étudiés par votre comité. Nous ne sommes pas les seuls à penser ainsi. Nos syndicats, qui représentent nos officiers, nos mécaniciens et nos matelots, s'y intéressent aussi de près.

Le sénateur Finestone: Nous garderons cela en tête en examinant le reste du projet de loi et en écoutant les autres témoins.

[Français]

Le sénateur LaPierre: Monsieur Lanteigne, est-ce que les nouveaux immigrants acceptés au Canada peuvent être embauchés sur vos vaisseaux ou si ce sont seulement des Canadiens qui ont obtenu leur citoyenneté?

M. Lanteigne: Ce sont les citoyens canadiens et les immigrants reçus.

Senator LaPierre: Both. Landed immigrants can be hired as well.

Mr. Lanteigne: These provisions can be found in Department of Transport regulations pertaining to professional certification as seamen, workers, mechanics or commanding officers. We have many landed immigrants, from several different nationalities, on board our ships. They have selected Canada as their adopted country.

[English]

Mr. Morrison: Landed immigrants.

Senator LaPierre: Landed immigrants is what we are talking about. I have no objection to that.

[Translation]

Senator LaPierre: I would like to go back to the matter of the two departments. In order for your solution to work, authority and personnel has to be transferred from one department to the other. Senator Spivak is quite right. If Department of Transport employees know nothing about this issue, staff from the Department of Fisheries and Oceans are going to have to come to the department. We are going to have to transfer some authority. Mr. Lanteigne, do you believe that this would be a good solution?

Mr. Lanteigne: The department is responsible for inspection, implementation and nearly all of the provisions found in the Department of Transport Act. The department has the jurisdiction it requires. It has been developed over time. We see inspectors from the Department of Transport on a weekly, monthly or annual basis.

In 1995, when the decision was made to transfer the Coast Guard to the Department of Fisheries and Oceans, legislative and regulatory jurisdiction for ships remained with the Department of Transport.

Senator LaPierre: You do not foresee any transfer of authority?

[English]

Senator LaPierre: Mr. Morrison, I understand that you are appalled by the lack of due process with the minister having the power to establish a balance of probabilities. I am sure that the minister does not establish a balance of probabilities in his sleep. I suspect an inquiry takes place, witnesses are brought forward and all kinds of evidence is accumulated, after which the minister decrees that there is a balance of probability. In your view, is there due process after he has decreed the balance of probability? Or is the person automatically found guilty because there is a probability that he or she did whatever it is that he or she is supposed to have done?

Mr. Morrison: Our concern is the same as that expressed by the Canadian Maritime Law Association. That is to say, if due process is not followed from the beginning, the results can be different.

Senator LaPierre: If I commit a crime of some sort, the police proceed to accumulate all of the evidence. Eventually, they bring the evidence to a judge to determine whether there is a probability

Le sénateur LaPierre: Ce sont les deux. Les immigrants reçus peuvent le faire aussi.

M. Lanteigne: On retrouve ces dispositions dans la réglementation du ministère des Transports pour obtenir une certification professionnelle comme marin, ouvrier, mécanicien ou commandant. Sur nos navires, nous avons beaucoup d'immigrants reçus, de plusieurs nationalités. Ils ont choisi le Canada comme pays d'adoption.

[Traduction]

M. Morrison: Les immigrants reçus.

Le sénateur LaPierre: C'est précisément d'immigrants reçus que nous parlons. Je n'ai pas d'objection à cela.

[Français]

Le sénateur LaPierre: Je reviens aux deux ministères. Pour que votre solution fonctionne, il faudra un transfert de pouvoir et de personnel d'un département à l'autre. Le sénateur Spivak a parfaitement raison. Si les gens du ministère des Transports ne connaissent rien à ce sujet, il va falloir que le personnel du ministère des Pêches et des Océans vienne au ministère. Il va falloir transférer des pouvoirs. Monsieur Lanteigne, croyez-vous que cela serait une bonne solution?

M. Lanteigne: Le ministère s'occupe du régime d'inspection, de mise en vigueur et de presque toutes les dispositions de la Loi sur les ministères des Transports. Il possède la compétence requise. Elle a été développée de façon historique. Nous voyons les inspecteurs du ministère des Transports sur une base hebdomadaire, mensuelle ou annuelle.

En 1995, lorsqu'ils ont décidé de transférer la Garde côtière au ministère des Pêches et des Océans, la compétence législative et réglementaire des navires est demeurée au ministère des Transports.

Le sénateur LaPierre: Vous ne voyez pas de transfert de pouvoir?

[Traduction]

Le sénateur LaPierre: Monsieur Morrison, je comprends que vous soyez outré qu'on n'ait pas suivi les voies de droit régulières en laissant au ministre le soin d'établir la prépondérance des probabilités. Je suis convaincu que le ministre ne peut pas établir la prépondérance des responsabilités juste comme ça. Je présume qu'une enquête a lieu, que des témoins sont convoqués, que des preuves sont présentées et qu'ensuite, le ministre décide s'il y a ou non prépondérance des probabilités. À votre avis, une fois qu'il a fait cela, a-t-on suivi les voies de droit régulières? Est-ce que la personne est automatiquement déclarée coupable parce qu'il y a une probabilité qu'il ou elle ait fait ce qu'il ou elle est censé avoir fait?

M. Morrison: Nous avons les mêmes préoccupations que l'Association canadienne du droit maritime: si on ne suit pas les voies de droit régulières dès le départ, on obtient des résultats variables.

Le sénateur LaPierre: Si je commets un crime quelconque, la police va chercher toutes les preuves. On présente ensuite ces preuves à un juge qui décidera, en fonction d'une prépondérance

that an offence has been committed and, therefore, a trial must follow. Is this not the same process in that instead of it being done by the judge, it is being done by the minister? Is that outside due process?

Mr. Morrison: We suggest that the rule of law is not as prevalent in that process as it would be in a judicial process.

Senator LaPierre: I see. So you would prefer a judicial process take place.

Mr. Morrison: Yes.

Senator LaPierre: In that way, a judge may determine that there is a probability that one of your ships' masters has committed a crime of some sort; is that right?

Mr. Morrison: Yes.

Senator LaPierre: I am not sure whether you are more concerned about the \$1 million fine or the 18 months in jail. If I were you, I would take the 18 months in jail.

Mr. Morrison: We do not like speaking about either of them.

Senator LaPierre: If the sum is to remain at \$1 million, it seems to me that it should be at least 36 months in jail.

Mr. Morrison: I would make a comment about the earnings of mariners, but I will not.

Senator LaPierre: Therefore, you think that the \$1 million fine and the 18 months in prison are disproportionate to the offence?

Mr. Morrison: Yes, we feel that is the case.

Senator LaPierre: What happens if, through the inadequacy of one of your masters, you pollute Lake Superior and the seepage of oil causes the death of thousands and thousands of birds? Do you not think that you ought to pay for such an occurrence? After all, that is my inheritance.

Mr. Morrison: It is an impossible question to answer.

Senator LaPierre: Is it not a good question?

Mr. Lanteigne: The current level of fine for polluting is \$1 million. It has been like that for quite a number of years. We have never questioned that.

Senator LaPierre: Should we increase it because the cost of living has gone up?

Mr. Lanteigne: That \$1 million fine has now become a target. We are talking about a \$1 million fine for a relatively minor offence. Dumping large quantities of oil deserves a \$1 million fine; we have never questioned that. I do not think a fine has ever been levied to that extent. That is because we have not had any major pollution in Canada in the last seven to eight years.

des probabilités, si l'infraction a été commise et si un procès doit avoir lieu. N'est-ce pas la même procédure, à la différence qu'au lieu du juge, c'est le ministre qui en a la responsabilité? Est-ce qu'il ne s'agit pas de voies de droit régulières?

M. Morrison: Nous estimons que la primauté du droit n'est pas aussi bien respectée dans ce cas-ci que dans une procédure judiciaire.

Le sénateur LaPierre: Je vois. Vous préféreriez donc une procédure judiciaire.

M. Morrison: Oui.

Le sénateur LaPierre: Ainsi, un juge pourra déterminer s'il y a une probabilité que l'un de vos commandants a commis un crime, n'est-ce pas?

M. Morrison: Oui.

Le sénateur LaPierre: Je ne sais pas si c'est l'amende de 1 million de dollars ou la peine d'emprisonnement de 18 mois qui vous préoccupe le plus. Si j'étais vous, je préférerais les 18 mois de prison.

M. Morrison: Nous n'aimons pas parler de l'une ou l'autre de ces possibilités.

Le sénateur LaPierre: Si le montant est maintenu à 1 million de dollars, il me semble que la peine d'emprisonnement devrait être d'au moins 36 mois.

M. Morrison: Je suis tenté de faire une observation au sujet des revenus des marins, mais je m'abstiendrai.

Le sénateur LaPierre: Vous pensez donc que l'amende de 1 million de dollars et la peine d'emprisonnement de 18 mois sont disproportionnées par rapport à l'infraction?

M. Morrison: Oui, c'est ce que nous pensons.

Le sénateur LaPierre: Que se passe-t-il si, en raison de l'incompétence de l'un de vos capitaines, vous polluez le lac Supérieur et que le suintement de pétrole cause la mort de milliers et de milliers d'oiseaux? Pensez-vous que vous devriez payer pour un tel incident? Après tout, c'est mon héritage.

M. Morrison: Il est impossible de répondre à une telle question.

Le sénateur LaPierre: N'est-ce pas une bonne question?

M. Lanteigne: Le niveau actuel de l'amende en cas de pollution est de 1 million de dollars. C'est le montant fixé depuis déjà un bon nombre d'années. Nous ne l'avons jamais remis en question.

Le sénateur LaPierre: Devrions-nous l'augmenter, parce que le coût de la vie a augmenté?

M. Lanteigne: Cette amende de 1 million de dollars est maintenant devenue un montant indicatif. Nous parlons ici d'une amende de 1 million de dollars pour une infraction relativement mineure. Le déversement de grandes quantités de pétrole mérite une amende de 1 million de dollars; nous ne l'avons jamais contestée. Je ne pense pas cependant qu'on ait déjà imposé une telle amende. C'est parce que nous n'avons pas eu de cas de pollution majeure au Canada depuis sept ou huit ans.

To use \$1 million as the objective for all sorts of minor fines, compared with other minor fines such as those found in the Railway Safety Act, which was changed not long ago, is unreasonable.

[Translation]

Senator LaPierre: However, there is a big difference between a rail accident and a marine accident. A train, unless it is carrying acid or some other substance, will not generate as much pollution as would an accident involving ships, right?

[English]

Mr. Lanteigne: Mississauga.

Senator LaPierre: Yes, I understand that but there could be some problem with an accident. On a normal basis, I would be more frightened of a maritime collision than I would be of two trains unless one carried some terrible stuff. What do you think of that? You are more dangerous to us than the trains.

Mr. Morrison: Your comments suggest to me that the media does a very good job of covering maritime accidents, but they do not do that good a job of covering how well we do our job on a daily basis. That is not a criticism of you.

[Translation]

Mr. Lanteigne: You are talking about pollution. The environment is a matter of great concern to Canadians. Over the past five years, there have been some 5,000 ships in Canadian waters and they have spilled much less oil in Canadian waters than the trains, tracks and pipelines on Canadian territory. That is, therefore, one way at looking at oil spills. In the end, all of the oil is found in the water, whether it be in our rivers, lakes or ground water for Canadian consumption.

[English]

Senator Adams: Does the Canadian Shipowners Association have any cruise ships?

Mr. Morrison: Your question is whether we have cruise ships as well?

Senator Adams: Yes.

Mr. Morrison: We have no cruise ships.

Senator Adams: In the Arctic, we have a few ships coming into the community. Most of the owners are from the United States and Europe. How do those ships get into Canadian waters? How do you regulate them?

Mr. Morrison: Our members are the only ships allowed to trade between points in Canada. If you have, for example, a grain ship coming in to Churchill to pick up grain that is going to the far east, that is not ruled by the Canadian cabintage laws.

Il est injustifié d'utiliser le montant de 1 million de dollars comme amende pour toutes sortes d'infractions mineures, quand on sait que des amendes inférieures sont prévues pour des infractions mineures dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, modifiée il y a peu de temps.

[Français]

Le sénateur LaPierre: Cependant, il y a une grande différence entre un accident ferroviaire et un accident maritime. Un train, à moins d'avoir un chargement d'acide ou d'autres substances, ne polluera pas autant que lors d'un accident de navires, n'est-ce pas?

[Traduction]

M. Lanteigne: Il y a eu Mississauga.

Le sénateur LaPierre: Oui, je comprends qu'un accident puisse causer certains problèmes. Dans la plupart des cas, cependant, je serais plus effrayé par une collision maritime que par celle de deux trains, à moins que l'un des deux transporte des substances dangereuses. Qu'en pensez-vous? Les navires sont plus dangereux pour nous que les trains.

M. Morrison: Vos commentaires me font penser que les médias sont très bons pour faire des reportages sur les accidents maritimes, mais qu'ils ne réussissent pas aussi bien à montrer à quel point nous faisons bien notre travail tous les jours. Ce n'est pas vous que je critique.

[Français]

M. Lanteigne: Vous parlez de pollution. Les Canadiens sont très préoccupés par les questions environnementales. Au cours des cinq dernières années, les quelque cinq milliers de navires qui fréquentent les eaux canadiennes ont déversé beaucoup moins d'huile dans les eaux canadiennes que les trains, les camions et les pipelines sur le territoire canadien. C'est donc une perspective sur le déversement d'huile. À la fin de la journée toute l'huile se retrouve dans l'eau, que ce soit dans nos rivières, nos lacs ou dans les nappes phréatiques pour la consommation des Canadiens.

[Traduction]

Le sénateur Adams: L'Association des armateurs canadiens compte-t-elle parmi ses membres des propriétaires de paquebots de croisière?

M. Morrison: Vous demandez si nous avons aussi des paquebots de croisière?

Le sénateur Adams: Oui.

M. Morrison: Nous n'avons pas de paquebots de croisière.

Le sénateur Adams: Dans l'Arctique, il y a quelques paquebots de croisière qui viennent. La plupart de leurs propriétaires sont aux États-Unis et en Europe. Comment ces paquebots arrivent-ils dans les eaux canadiennes? Comment les réglemente-t-on?

M. Morrison: Nos membres sont les seuls armateurs dont les navires sont autorisés à faire du transport maritime entre des points à l'intérieur du Canada. Si par exemple, un céréalier vient à Churchill prendre des céréales destinées à l'Extrême-Orient, il n'est pas assujéti aux lois canadiennes sur le cabotage.

You will note that the ships that trade in the Arctic for resupply, whether petroleum or general cargo, that are trading between a northern point and a southern point in Canada, will be Canadian registered flagships.

Senator Adams: We have a little difficulty some times in the communities because there is no government telling us the information that a ship will be coming in a week. Most of them are tour ships. In the meantime, we are not equipped to handle 200 people getting off the ship — especially people from foreign countries who do not understand our culture and system. People are not prepared for that. We had 600 people arrive in Rankin Inlet, where I live, this summer.

We know that they are bringing money into the community. Some of the carvers like to sell their work but they were not prepared for it. I was wondering how they control ships arriving in the communities.

You have answered my question. The next time the minister comes to our committee, I will ask him questions about how to control people coming into the community, especially cruise ships. We are not aware that they are coming in advance.

We know about supply shipping in the communities because we have no highway.

Mr. Morrison: Even though we do not have cruise ships and are generally not in that jurisdiction, your communities are probably facing what other communities have faced across Canada. The places that are well prepared for handling cruise ships now include Quebec City, Montreal, Halifax and Vancouver.

With regard to places such as St. John's, Corner Brook and other destinations, each municipality must come to grips with how it will handle cruise ships and passengers, and where they will take them when they get there. Do you bus them? Everyone wants to dock downtown and be bussed somewhere. In your case, there would be some other way of getting people out to sight see.

That is not our jurisdiction. We do have some background in it. It is a question that every industry that has had a cruise ship has had to ask itself after the first one left, how do we handle this better? Why did not we do a better job and schedule it better? Why did we not get the people down to the dock? Why did we not take people back to the hinterland?

It really needs to be worked out as a plan; it is not merely dock the ship and let people go. That does not work. Even Vancouver and Montreal will tell you that.

Senator Adams: I would like to talk about the \$1 million fine. We have done much study on dangerous goods crossing highways from St. John's to B.C. According to truck owners, the best way to

Vous remarquerez que les navires qui font du réapprovisionnement dans l'Arctique, qu'ils apportent du pétrole ou des marchandises diverses, faisant la navette entre un point dans le nord et un point dans le sud du Canada, battent tous pavillon canadien.

Le sénateur Adams: Nous avons un peu de difficulté parfois dans nos localités parce qu'aucun représentant gouvernemental ne nous informe de la venue d'un navire dans une semaine par exemple. La plupart sont des navires d'excursion. Nous n'avons pas ce qu'il faut pour recevoir 200 personnes qui débarquent du navire — en particulier des personnes venant d'autres pays et qui ne comprennent donc pas notre culture et notre façon de faire les choses. Les gens ne sont pas préparés à cela. Cet été 600 personnes sont venues à Rankin Inlet, où j'habite.

Nous savons que ces gens vont dépenser de l'argent dans la collectivité. Certains sculpteurs aiment vendre leurs oeuvres, mais ils n'avaient pas pu se préparer. Je me demandais comment on réglementait l'arrivée des navires dans nos collectivités.

Vous avez répondu à ma question. La prochaine fois que le ministre comparaitra devant notre comité, je lui demanderai ce que l'on pourrait faire pour gérer les visites dans la collectivité, en particulier des paquebots de croisière. On ne nous informe pas à l'avance de leur arrivée.

Nous sommes au courant de la venue des navires de réapprovisionnement dans nos collectivités, parce que nous n'avons pas de route.

M. Morrison: Bien que nous n'ayons pas de paquebots de croisière et que cela ne relève pas de notre compétence, nous pensons que vos collectivités font probablement face à la même situation que d'autres collectivités au Canada. Les endroits où l'on est maintenant bien préparés pour accueillir des paquebots de croisière sont Québec, Montréal, Halifax et Vancouver.

Pour ce qui est d'endroits comme St. John's, Corner Brook et d'autres destinations, chaque municipalité doit prendre des moyens pour faire face à l'arrivée des paquebots de croisière et de leurs passagers, et où on les amènera à leur arrivée. Les transportera-t-on par autobus? Tout le monde veut débarquer au centre-ville et être transporté ailleurs par autobus. Dans votre cas, il faudrait d'autres moyens d'amener les gens voir ce qu'il y a à voir.

Cette question ne relève pas de notre compétence. Nous connaissons tout de même la question. Chaque municipalité qui a accueilli son premier paquebot de croisière a dû se demander après son départ comment elle pourrait mieux les accueillir. Pourquoi n'avons-nous pas mieux fait et mieux organiser le séjour des passagers? Pourquoi n'avons-nous pas amener les gens au quai? Pourquoi ne leur avons-nous pas montré l'arrière-pays?

Il faut préparer un plan, il ne s'agit pas simplement de faire accoster le navire et de laisser les gens se débrouiller. Ce n'est pas la solution. Même à Vancouver et à Montréal, on vous le dira.

Le sénateur Adams: Je voudrais parler de l'amende de 1 million de dollars. Nous avons étudié considérablement la question des marchandises dangereuses transportées sur nos routes

handle that is to monitor the trucks that are travelling on the highway and notify every fire department in each city.

If you are handling oil or dangerous goods, how do you monitor the movement of ships if they get caught in a storm? It would be more difficult. Sometimes it does not matter how much you prepare, it could suddenly breakdown. How does your system work so that you will not be fined \$1 million if that happens?

Mr. Lanteigne: To return to your earlier question, all navigation and maritime commerce in the Arctic — be it our ships that supply the communities with cargo, oil and other products or cruise ships — are regulated by a bill a law called Arctic Water Pollution Prevention Act. The current Prime Minister put that act into place when he was Minister of Indian and Northern Affairs in the 1970s. That law is still in place and governs any ship in the Arctic.

That law is far more severe than this bill. There is prosecution and protection in the Arctic that has stood the test of time for the last 35 years quite efficiently.

For the transport of dangerous goods or oil products that we do, there is a set of international regulations, treaties and conventions made under the International Maritime Organization by which we, and all countries, must abide. Second, ships are designed to carry these products and abide by the rules that are in place internationally or domestically.

Most of the rules in Canada mirror the international rules. If you enter the territorial waters of this country, the U.S. or countries in Europe, you must declare your cargo and declare if you are carrying dangerous goods or describe the nature of the contaminants that you may be carrying on board. The country then implements the measures it deems appropriate for allowing your ships to enter the port. Some local regulations may be applied. In this country, most ports have local regulations that apply to the transportation of pollutants or dangerous goods.

Senator Adams: Last year the fisheries committee looked at monitoring and radio communications if anything should happen on a ship. Some people monitoring those ships do not even know what kind of ship it is but only have its numbers. Is that regulated through Transport Canada or Fisheries and Oceans? For example, do trawlers have only numbers and no name or indication of country of origin? How does the system work in shipping?

Mr. Lanteigne: I could not tell you how the system works for fishing vessels, but I know it is not the same as the system that applies to us or to any foreign ship trading in this land. Again, that comes from an international treaty that Canada has ratified. The ship has to carry a name. It has to be registered and flagged by the

de St. John's en Colombie-Britannique. D'après les propriétaires de camions, la meilleure solution consiste à surveiller les camions qui parcourent les routes et à prévenir le service des incendies de chaque ville traversée.

Si vous transportez du pétrole ou des marchandises dangereuses, comment supervisez-vous le déplacement des navires, en cas de tempête? Cela serait plus difficile. Parfois, peu importe tous les préparatifs, il peut soudain survenir une panne. Comment pouvez-vous faire en sorte de ne pas vous faire imposer une amende de 1 million de dollars, si cela se produit?

M. Lanteigne: Pour en revenir à votre question précédente, toute la navigation et le commerce maritime dans l'Arctique — qu'il s'agisse de navires qui approvisionnent les localités en marchandises, en pétrole ou autres produits, ou encore de paquebots de croisière — sont régis par une loi appelée Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. C'est le premier ministre qui l'a fait adopter quand il était ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, dans les années 70. Cette loi est toujours en vigueur et s'applique à tout navire dans l'Arctique.

Cette loi est beaucoup plus sévère que ce projet de loi. Elle contient des dispositions autorisant des poursuites afin d'assurer la protection de l'Arctique et elle fonctionne très bien depuis 35 ans.

Pour ce qui est du transport de marchandises dangereuses ou de produits pétroliers que nous effectuons, il existe un ensemble de règlements internationaux, de traités et de conventions, dans le cadre de l'Organisation maritime internationale, que nous sommes tous tenus de respecter, comme tous les autres pays. Deuxièmement, les navires sont conçus pour transporter ces produits et ils respectent les règles en vigueur à l'échelle internationale et nationale.

La plupart des règlements en vigueur au Canada sont calqués sur les règlements internationaux. Si vous entrez dans les eaux territoriales de notre pays, des États-Unis ou des pays d'Europe, vous devez déclarer votre cargaison et dire si vous transportez des marchandises dangereuses, ou encore décrire la nature des contaminants que vous transportez à bord. Le pays applique alors les mesures jugées appropriées pour permettre à vos navires d'entrer dans le port. Certains règlements peuvent s'appliquer. Dans notre pays, la plupart des ports ont des règlements locaux qui s'appliquent au transport de polluants ou autres marchandises dangereuses.

Le sénateur Adams: L'an dernier, le Comité des pêches a examiné la question de la surveillance et des communications radio, au cas où quelque chose surviendrait sur un navire. Ceux qui surveillent ces navires ne savent même pas dans certains cas de quel type de navire il s'agit, ils ne disposent que de son numéro. Est-ce réglementé par Transports Canada ou Pêches et Océans? Les chalutiers, par exemple, ont-ils seulement un numéro, sans nom ou indication du pays d'origine? Comment le système fonctionne-t-il dans le secteur du transport maritime?

M. Lanteigne: Je ne pourrais pas vous dire comment le système fonctionne dans le cas des navires de pêche, mais je sais que ce n'est pas le système qui s'applique à nous ou à tout navire étranger qui entre dans ce pays. Tout est fonction d'un traité international ratifié par le Canada. Le navire doit porter un nom. Il

country of registry. It has to carry international numbers that are in an international database accessible to us or to this country.

I can assure you there is a pretty high level of compliance by commercial ships with carrying a name, having a flag and being registered in a country that bears the flag that the ship carries. I know there have been some problems with fishing vessels with no flag, no name, and dual registration, but I really cannot talk about that because I am not conversant with what is happening there. The provisions for commercial ships are not necessarily applied to fishing vessels.

[Translation]

Senator Morin: As regards the problem that Mr. Lanteigne talked about, namely, the problem created when multiple departments have responsibilities, I would like to suggest that what was done in food inspection, which I know much better, may be a possible solution for you.

Up until recently, food inspection was carried out with great confusion and inefficiency by three departments: the Department of Health, the Department of Agriculture and Agri-food and the Department of Fisheries and Oceans. This situation continued until we created an independent and extremely effective and economical agency that brought together inspectors from the three departments to form the Food Inspection Agency. This agency is now used as an example internationally. Moreover, up until now, this has been a unique model. Perhaps we could use this example to resolve the problem you referred to earlier.

The Chair: Mr. Lanteigne, do you wish to comment?

Mr. Lanteigne: It is a very good example. The Canadian Food Inspection Agency does a great deal of work for us. In particular, it inspects the grain we transport. Since the agency has come into existence, we have noticed a significant improvement in their effectiveness and in their ability to meet the needs of their clients, who are Canadian farmers or carriers. This is a very good example. We can hope that history will repeat itself and that, in a few years, all of the country's marine authorities will come under the same administration. Currently this is not the case and we can see how legislative provisions are transferred from one department to the other.

The Chair: Thank you for coming to our committee and for answering our questions. If you feel that it would be useful to send us additional information, we would be happy to distribute it to committee members.

[English]

We will hear now from the Canadian Yachting Association.

doit être immatriculé et doit arborer le pavillon de son pays d'immatriculation. Il doit avoir un numéro d'immatriculation internationale qui figure dans une base de données internationale accessible à nous ou au pays.

Je puis vous assurer que le degré d'observation de ces règles par les navires commerciaux est assez élevé, en ce qui concerne le nom, le pavillon et l'immatriculation dans le pays dont le navire bat pavillon. Je sais qu'il y a eu des problèmes à cause de navires de pêche sans pavillon, sans nom et avec une double immatriculation, mais je ne peux pas vraiment en parler parce que je ne suis pas au courant de ce qui se passe. Les dispositions relatives aux navires commerciaux ne s'appliquent pas nécessairement aux navires de pêche.

[Français]

Le sénateur Morin: Concernant le problème de la multiplicité des ministères dont parlait M. Lanteigne, j'aimerais mentionner l'inspection des aliments, que je connais beaucoup mieux, qui pourrait être une solution possible dans votre cas.

Jusqu'à récemment, l'inspection des aliments était conduite dans la plus grande confusion et la plus grande inefficacité par trois ministères: le ministère de la Santé, le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire ainsi que le ministère des Pêches et des Océans. Cette situation prévalait jusqu'à la formation d'une agence indépendante regroupant les inspecteurs des trois ministères, soit l'Agence d'inspection des aliments, extrêmement efficace et économique. Elle est maintenant citée en exemple à travers le monde. C'est d'ailleurs un modèle unique jusqu'à maintenant. Cet exemple pourrait être envisagé comme solution au problème dont vous avez parlé tout à l'heure.

La présidente: M. Lanteigne, avez-vous un commentaire à faire?

M. Lanteigne: C'est un très bon exemple. L'Agence canadienne d'inspection des aliments fait beaucoup de travail pour nous. Elle inspecte notamment les grains que l'on transporte. Depuis que l'agence existe, nous avons remarqué une amélioration significative de leur efficacité et de leur habileté à répondre aux besoins des clients qui sont les fermiers canadiens ou les transporteurs. C'est un très bon exemple. Nous pouvons espérer que l'histoire se répétera et que, dans quelques années, toutes les autorités maritimes du pays seront sous la même administration. À l'heure actuelle, ce n'est pas le cas et nous pouvons voir comment les dispositions législatives se transfèrent d'un ministère à l'autre.

La présidente: Nous vous remercions de votre présence à notre comité ainsi que pour vos réponses à nos questions. Si vous jugez bon de nous faire parvenir de l'information supplémentaire, il nous fera plaisir de la distribuer aux membres du comité.

[Traduction]

Nous entendrons maintenant le représentant de l'Association canadienne de yachting.

Mr. Michael Vollmer, Vice-President, Recreation, Canadian Yachting Association: I am also a director of the Canadian Safe Boating Council, which supports today's presentation.

The Canadian Yachting Association is a not-for-profit corporation founded in 1931. It acts as the national authority for sailing in Canada and is recognized around the world for excellence in both sail and power training programs for all boaters, competitive sailing and recreational boating activities. The association represents the interests of 10 provincial associations, 258 clubs, 52 boating schools and 31 class associations. More than 80,000 people are active members of these associations. We promote the sport of boating through our collaboration with and support of our partners and other stakeholders.

Canada is a country that is almost unique in the world of recreational boating. Not only do we own more boats per capita than all but one or two other countries, we draw on a boating heritage stretching back through our first peoples. When the first Europeans travelled across Canada, they did not ride or walk; they canoed. We remain wedded to this heritage today as, according to the Life Saving Society, over half the population goes out in a boat at least once a year. Many of these people are not died-in-the-wool boaters; they are just average Canadians out rediscovering our country from its maritime perspective.

We have seacoasts on three oceans, lakes the size of oceans and myriad other inland waters. We share these waters with a wide variety of other users, including freighters from around the world, commercial fishermen and a host of small commercial vessels such as water taxis and other boats. As well, 14 U.S. states bordering on Canada are home to another 4.4 million boats that often visit our waters.

How do Canadians get out on the water? According to Canadian Coast Guard estimates, we own about 2.6 million boats of all types. This is by far the biggest fleet of all maritime transport in Canada measured on any basis. This fleet also generates a significant economic impact on the economy. The boating community, according to estimates by the Canadian Marine Manufacturers Association, spends in excess of \$6.1 billion per year. These are all after-tax dollars. This probably makes recreational boating the most profitable marine sector in the country. The federal government is estimated to receive over \$91 million per year in GST and excise tax on the sale of fuel alone. Provincial governments take in another \$94 million annually.

The recreational boating community is a vibrant, intrinsic part of the Canadian experience. We want to ensure that it continues to be recognized by the government in a positive and comprehensive

M. Michael Vollmer, vice-président, Navigation de plaisance, Association canadienne de yachting: Je suis également membre du Conseil canadien de la sécurité nautique, qui appuie le mémoire que je présente aujourd'hui.

L'Association canadienne de yachting est une société sans but lucratif fondée en 1931. Elle agit à titre d'autorité nationale pour la navigation au Canada et est reconnue dans le monde pour l'excellence de ses programmes de formation dans le maniement d'embarcations à voile et à moteur pour tous les propriétaires de bateau, qu'ils participent à des compétitions de voile ou qu'ils fassent simplement de la navigation de plaisance. L'association représente les intérêts de dix associations provinciales, 258 clubs nautiques, 52 écoles et 31 associations de propriétaires. Plus de 80 000 personnes sont des membres actifs de ces associations. Nous faisons la promotion du sport nautique grâce à la collaboration et à l'appui de nos partenaires et d'autres intervenants.

Le Canada est un pays presque unique dans le monde de la navigation de plaisance. Nous avons non seulement plus de bateaux par personne que les autres pays, à l'exception d'un ou deux, et nous avons hérité notre tradition en matière de navigation de nos peuples autochtones. Lorsque les premiers Européens ont parcouru le Canada, ils ne l'ont pas fait à cheval ou à pied, ils l'ont fait en canot. Nous demeurons très attachés à cet héritage encore aujourd'hui, car d'après la Société de sauvetage, plus de la moitié de la population va en bateau au moins une fois par année. Plusieurs de ces personnes ne sont pas des plaisanciers invétérés, ce sont simplement des Canadiens moyens qui cherchent à redécouvrir notre pays dans une perspective maritime.

Nous avons des littoraux sur trois océans, ainsi que des lacs de la grandeur d'un océan et une myriade d'autres eaux intérieures. Nous partageons ces eaux avec une grande variété d'autres usagers, y compris des cargos des différents pays du monde, des pêcheurs commerciaux et une foule de petits navires commerciaux comme des bateaux-taxis et d'autres embarcations. En outre, 14 États américains situés sur la frontière avec le Canada comptent 4.4 millions de bateaux qui viennent souvent dans nos eaux.

Comment les Canadiens vont-ils sur l'eau? D'après les estimations de la Garde côtière canadienne, nous possédons environ 2.6 millions de bateaux de toutes sortes. C'est de loin la plus grande flotte de tout le transport maritime au Canada, quelle que soit la mesure utilisée. Cette flotte a également une incidence considérable sur l'économie. Le milieu de la navigation de plaisance dépense plus de 6.1 milliards de dollars par année, d'après les estimations de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques. Il s'agit là d'un montant après impôts. Cela fait probablement de la navigation de plaisance le secteur maritime le plus rentable du pays. On estime que le gouvernement fédéral perçoit plus de 91 millions de dollars par an en TPS et en taxe d'accise sur la vente de carburant seulement. Les gouvernements provinciaux en retirent aussi 94 millions de dollars par an.

Le milieu de la navigation de plaisance constitue un élément dynamique et intrinsèque de l'expérience canadienne. Nous voulons nous assurer qu'il continuera d'être vu par le

manner for all it offers our country. The Canadian Yachting Association recognizes the need for the Shipping Act to reflect modern laws and practices. The pursuit of safe boating is central to our reason for being, and the act and the regulations under the act form the basis for the safe practice of navigation for all vessels in Canada.

A recent Coast Guard survey found that over 85 per cent of Canadians supported the statement that "enforcement of safe boating regulations help make Canada's waterways safer for all boat operators," and therein lies the nub of our concerns. We all operate under the Canada Shipping Act and the regulations, as do all other vessels.

We have a wide variety of responsibilities as boaters and must conform to the same operating rules as all other vessels. We obviously cannot have a situation whereby the trucks drive on the left side of the road and cars on the right, and yet that is what appears to be proposed in Bill C-14.

A key feature of the bill is the creation a separate enforcement environment for commercial vessels under Part 11. Administrative penalties are proposed which will eventually apply to all regulations governing commercial vessels. There is a significant problem in this. Some of these regulations, especially the collision regulations, apply equally to the pleasure vessel fleet in Canada. Just who will police whom and what penalties they will face will likely create confusion and, at the very least, differing standards of enforcement and penalty for the same offence. This will, we believe, result in a reduction of enforcement activity, especially on small commercial vessels, and the very real possibility that boating safety will be compromised.

The stated intent of the proposed Part 11 is to decriminalize offences under the act and make them into "violations" that would be dealt with through administrative penalties. It is anticipated that an appeal tribunal will be created to adjudicate differences of opinion. Central to the imposition of administrative penalties will be the power to suspend or revoke certification of offenders. Most vessel operators are not certified; there is nothing to revoke.

While decriminalizing may be a laudatory goal, it does not address the facts. Most offences under the act are not presently proceeded with on a criminal basis. The previous witnesses noted how few charges have been laid. In most serious cases, action has been taken by police forces under the Criminal Code. Most small vessel offences, either for recreational or small commercial boats, are presently dealt with by police officers through the Contraventions Act, which permits the issuing of a ticket on the spot and provides all the safeguards of the justice system for those who disagree with the issuing of the ticket. The summary

gouvernement d'une manière positive et globale en raison de tout ce qu'il offre à notre pays. L'Association canadienne de yachting reconnaît que la Loi sur la marine marchande doit refléter les lois et les pratiques modernes. La sécurité nautique est l'élément essentiel de notre raison d'être, et la loi ainsi que les règlements qui en découlent constituent la base des règles de navigation sûre pour tous les navires au Canada.

Un sondage effectué récemment par la Garde côtière révèle que plus de 85 p. 100 des Canadiens appuyaient l'énoncé suivant: «l'application des règles de sécurité nautique est de rendre les cours d'eau du Canada plus sûrs pour tous les conducteurs de bateau», et c'est justement là l'essentiel de nos préoccupations. Nous fonctionnons en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et de ses règlements, comme c'est le cas pour tous les autres navires.

Nous avons des responsabilités très diverses en tant que plaisanciers et nous devons respecter les mêmes règles de fonctionnement que tous les autres navires. Nous ne pouvons pas manifestement avoir une situation où les camions rouleraient du côté gauche de la route et les voitures du côté droit, et pourtant c'est ce qui semble être proposé dans le projet de loi C-14.

Un élément clé du projet de loi est la création d'un contexte distinct pour le contrôle d'application dans le cas des bâtiments commerciaux en vertu de la partie 11. On y propose des sanctions administratives qui s'appliqueront éventuellement à tous les règlements régissant les bâtiments commerciaux. Cela posera un problème grave. Certains de ces règlements, en particulier ceux qui concernent les collisions, s'appliquent également à la flotte de bâtiments de plaisance au Canada. Il en résultera probablement de la confusion quant à savoir qui surveillera qui et quelles sanctions seront appliquées, et il y aura à tout le moins des normes différentes pour une même infraction, en ce qui concerne le contrôle d'application et les sanctions. Nous croyons que cela entraînera une réduction des activités de contrôle d'application, spécialement en ce qui concerne les petits bâtiments commerciaux, et il est fort possible que la sécurité nautique sera compromise.

On a déclaré que l'objectif visé dans la partie 11 du projet de loi était de décriminaliser des infractions aux termes de la loi et d'en faire des «violations» qui feraient l'objet de sanctions administratives. Il est prévu qu'un tribunal d'appel sera créé pour juger des cas où il y a divergence de vues. Un élément essentiel à l'imposition des sanctions administratives sera le pouvoir de suspendre ou de révoquer le certificat des contrevenants. La plupart des conducteurs de bateau n'ont pas de certificat et il n'y a donc rien à révoquer.

La décriminalisation peut être un objectif louable, mais elle ne tient pas compte de la réalité. La plupart des infractions prévues dans la loi ne font pas actuellement l'objet d'une procédure pénale. Les témoins qui m'ont précédé ont signalé le peu d'accusations portées. Dans la plupart des cas graves, les policiers ont agi selon les dispositions du Code criminel. La plupart des infractions concernant des petits bâtiments, qu'il s'agisse d'embarcations de plaisance ou de petits bâtiments commerciaux, sont traitées actuellement par les policiers en vertu de la Loi sur les contraventions, qui permet de donner immédiatement une

conviction process is used in the few remaining provinces that have yet to adopt the Contraventions Act.

Administrative type penalties are currently used in other transportation fields such as air or rail. These are highly controlled environments with a limited number of participants, all of whom have some form of certification or licence. The marine environment is entirely different. A myriad of vessels ranging from canoes to super tankers often operate in shared waters using common rules. Only a tiny percentage of the vessels carry certified crews.

Currently, according to Transport Canada, there are about 1,771 large ships on the ship registry. Almost one-third of these are government vessels. There are about 44,000 other vessels on the registry including yachts and about 24,000 commercial fishing vessels. This comes to less than 3 per cent of the pleasure vessel fleet in Canada.

While it may be possible to contemplate Transport Canada managing to use an approach such as proposed in Part 11 on the 1,200-odd large carriers, or the portion of the fishing fleet and smaller commercial vessels that are inspected and do carry certified crews, there is no way that the proposal can be stretched to cover the rest of the fleet operating under these rules. It is instructive to look at other regimes, such as air, which use administrative penalties.

Air has over 1,300 people employed looking after 28,000 aircraft. The rail section of Transport Canada monitors very few companies and has 134 full-time equivalents, while the marine side proposes to look after 2.7 million boats with 391 employees. It does not make sense. Furthermore, Transport Canada has no visible on-water presence to effect an enforcement scheme. The adoption of this proposal will lead to differing standards of enforcement and penalty that we believe will be to the detriment of safety on our shared waterways.

We would suggest that police officers who currently enforce the act and regulations for recreational vessels be given the power to enforce all regulations that are common to all vessels, including the collision regulations, and with respect to small vessels — including small commercial vessels — the small regulations. This is an important concept as we share many waterways with small commercial vessels that will not be adequately policed under the current proposal. The ability of police agencies to enforce regulations on all vessels should be recognized more clearly in the act. They at least have a presence on the water and are equipped to deal with offences immediately. Furthermore, enforcement of these regulations, no matter the vessel type, by police officers would be both complementary and cost effective to Transport Canada. Specialized regulations, we would suggest, relating entirely to large commercial operators such as tackle regulations would remain the purview of Transport.

contravention et offre toutes les garanties du système judiciaire à ceux qui n'acceptent pas la contravention. La procédure de poursuite sommaire est utilisée dans les quelques provinces qui n'ont pas encore adopté la Loi sur les contraventions.

Les sanctions administratives sont actuellement utilisées dans d'autres secteurs du transport, comme le transport aérien ou ferroviaire. Il s'agit là d'environnement hautement contrôlé, avec un nombre limité de participants, qui ont tous une forme de certificat ou de permis. Le contexte maritime est totalement différent. Une myriade de bâtiments allant du canot au pétrolier géant, partagent souvent les mêmes eaux et utilisent des règles communes. Seul un infime pourcentage des bâtiments transportent des équipages brevetés.

À l'heure actuelle, selon Transports Canada, il y a environ 1 771 grands navires qui sont immatriculés au pays. Près du tiers de ces navires appartiennent au gouvernement. Il y a quelque 44 000 autres bâtiments immatriculés, y compris des yachts et environ 24 000 bateaux de pêche commerciale. Cela représente moins de 3 p. 100 de la flotte d'embarcations de plaisance au Canada.

Il est peut-être possible d'envisager que Transports Canada réussisse à utiliser une approche comme celle qui est proposée dans la partie 11 dans le cas des quelque 1 200 gros transporteurs, ou de la partie de la flotte de pêche et des petits bâtiments commerciaux qui sont inspectés et qui ont des équipages brevetés, mais il est impossible que ce qui est proposé puisse être appliqué à tout le reste de la flotte assujettie à ces règlements. Il est instructif de voir ce qui se fait dans d'autres régimes, comme dans le cas du transport aérien, où l'on utilise les sanctions administratives.

Les services aériens comptent plus de 1 300 employés qui sont chargés d'inspecter 28 000 aéronefs. Le secteur ferroviaire de Transports Canada ne contrôle que très peu d'entreprises et a 134 employés à plein temps, alors que le secteur maritime a 391 employés pour 2,7 millions de bâtiments. C'est illogique. En outre, Transports Canada n'a aucune présence visible sur les eaux pour faire respecter la loi. L'adoption de cette mesure nous conduira à des normes différentes relativement à l'application de la loi et aux sanctions qui, à notre avis, nuiront à la sécurité sur nos voies d'eau communes.

Nous proposons que l'on donne aux agents de police qui, en ce moment, font respecter la loi et le règlement relatifs aux embarcations de plaisance, l'autorité de faire de faire respecter tous les règlements communs à tous les bâtiments, y compris le Règlement sur les abordages, et pour ce qui concerne les petits bâtiments — y compris les petits bâtiments commerciaux — le Règlement sur les petits bâtiments. Ce principe est important étant donné que nous utilisons de nombreuses voies d'eau de concert avec les petits bâtiments commerciaux qui ne feront pas l'objet d'une surveillance adéquate si l'on adopte cette mesure. La loi doit définir avec plus de clarté le pouvoir qu'ont les services de police de faire respecter les règlements relatifs à tous les bâtiments. Il faut que ces services soient à tout le moins présents sur les eaux et qu'ils soient équipés pour réprimer les infractions sans délai. En outre, l'application de ces règlements par les agents de police, peu importe le type de bâtiment, serait complémentaire et économique pour Transports Canada. Le respect des règlements

A further very serious concern from the recreational point of view is that there has been little consultation with our community on the appeal tribunal approach. Only recently has Transport Canada recognized that we will face a significant impact if Part 11 is adopted in its current format. At a recent meeting in Toronto to discuss this proposal, a straw poll showed one vote in favour of Part 11. We strongly believe that Part 11 is deeply flawed and inappropriate for the marine environment in its current form.

A second issue with the act is the intent to move a significant sector of what are now considered pleasure vessels, such as vessels used for on-water training, certain types of recreational charter vessels and guided fishing vessels, into the commercial category. Not only is this change questionable in many instances, these vessels are completely indistinguishable from the many millions of pleasure vessels they share the waterways with in Canada, it creates an enforcement dilemma.

Within this group of vessels there are many that move back and forth between commercial usage and recreational usage depending on the time of day, the weather, or whatever reason. Transport Canada has stated that any commercial use, for even a short period of time, will require the vessel, its equipment and its crew to continuously comply with commercial standards. This represents a tremendous economic burden on our community.

Transport Canada has made some accommodation for the concerns of the recreational boating community about how these boats are defined, but the act contains some sections which are poorly worded and do not reflect the announced policy intent of Transport Canada.

To outline our specific concerns, we are concerned about the definition for "bare-boat charter." This presumes, according to Transport Canada, that a boat that is chartered with a crew is a commercial vessel and not a recreational vessel being chartered for recreational purposes.

With regard to enforcement officers, we believe that the definition that appears in Part 10, clause 194, should be adopted throughout the act. It gets around the question of whether the minister appoints someone or a group of people to enforce the regulations.

The term "oil handling facility" is an example of Transport Canada's attempts to create a safer, cleaner marine environment without understanding the full impact of their actions. As it is currently worded, every marina and yacht club that sells fuel, and probably every cottager who fuels a boat off his dock, will be considered an oil handling facility. The requirements and penalties are onerous for these. We suggest that this definition be modified.

spécialisés, comme nous le proposons et qui ont trait strictement aux grands bâtiments commerciaux, par exemple le Règlement sur l'outillage du chargement, demeurerait la responsabilité de Transports Canada.

En outre, ce qui préoccupe beaucoup les plaisanciers, c'est qu'on nous a peu consultés pour ce qui est du tribunal d'appel. Ce n'est que récemment que Transports Canada a reconnu que si la partie 11 est adoptée telle quelle notre secteur va en pâtir. À une rencontre récente à Toronto où nous avons discuté de cette mesure, nous avons demandé l'avis de tous et une seule personne s'est prononcée en faveur de la partie 11. Nous avons la ferme conviction que la partie 11 comporte de graves lacunes et ne convient pas au milieu maritime dans sa forme actuelle.

Nous sommes également mécontents du fait que la loi fasse passer dans la catégorie commerciale un grand nombre d'embarcations qui sont considérées en ce moment comme des embarcations de plaisance, par exemple les embarcations dont on se sert pour la formation nautique, et certains types de bâtiments de plaisance nolisés et les bâtiments de pêche guidée. Non seulement ce changement est contestable dans de nombreux cas mais ces bâtiments ne se distinguent en rien des plusieurs millions d'embarcations de plaisance avec lesquelles ils partagent les voies d'eau du Canada, et cela crée des difficultés au niveau du respect de la loi.

Au sein de ce groupe de bâtiments, nombreux sont ceux qui passent sans cesse d'un usage commercial à un usage récréatif, selon l'heure de la journée, le temps qu'il fait ou toute autre raison. Transports Canada a décrété que tout usage commercial, même de courte période, oblige le propriétaire du bâtiment à s'assurer que le bâtiment, son matériel et son équipage soient conformes en tout temps aux normes commerciales. Cela représente un fardeau économique considérable pour les plaisanciers.

Transports Canada a tenu compte des préoccupations des plaisanciers dans la définition de ces bâtiments, mais la loi contient des articles qui sont mal libellés et qui ne reflètent pas la politique annoncée par Transports Canada.

Plus précisément, nous sommes préoccupés par la définition que l'on donne de l'«affrètement coque nue». Selon Transports Canada, cela veut dire qu'un bâtiment qui est nolisé et doté d'un équipage devient un bâtiment commercial et non un bâtiment de plaisance qui est nolisé pour des fins récréatives.

Pour ce qui est des agents de l'autorité, nous croyons que la définition qui apparaît à l'article 194 de la partie 10 devrait s'appliquer à toute la loi. On évitera ainsi au ministre la peine de nommer quelqu'un ou un groupe de personnes pour faire respecter les règlements.

L'expression «installation de manutention d'hydrocarbures» illustre comment Transports Canada essaie de créer un environnement maritime plus sécuritaire et plus propre sans bien saisir l'effet de telles mesures. Si l'on en croit le libellé actuel, tout port de plaisance et club de yachting qui vend du carburant, et même peut-être tout propriétaire de chalet qui fait le plein à son quai, sera considéré comme étant une installation de manutention

The definition of "passenger" is very important to us. It creates a class called a "prescribed person," which is someone who is on board for a specific purpose and not necessarily for recreation.

The definition for "pleasure craft" creates a vessel called a "prescribed class of vessel." We are presently negotiating with Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans (Coast Guard) to ensure that our vessels that are used for training people on the water continue to be considered recreational vessels. However, later in the bill, use of "prescribed vessels" drifts into the oil handling facility area. These vessels must be built to approved plans and a whole series of other onerous issues. Again, we believe that the definitions should be revised to be more specific.

Under clause 10, the powers of ministers, as previously noted, we believe that enforcement officers should be defined in clause 194.

Sections 85, 106 and 109 in the present act deal with the responsibilities of owners and masters toward people on a boat. These provisions apply entirely to commercial vessels. We suggest that it should be incumbent on every owner or authorized representative of all vessels to ensure that their vessel is seaworthy and properly crewed, that its machinery meets the safe requirements for operation, and that the master exercise reasonable care and due diligence for those persons on board.

With respect to concerns about enforcement, clause 116 deals with when boarding a vessel is prohibited. This section appears to make it illegal for a police officer to board any commercial vessel — even small commercial vessels — to enforce provisions of the act. This is critical in many areas of country where commercial vessels and recreational vessels share waters. There must be seamless enforcement. We believe that powers to board any vessel at any time are critical to enforcement efforts.

I mentioned previously the construction of vessels. Clause 119 requires all vessels of a prescribed class to be built only in accordance with approved plans. This will be, if not impossible, at least very expensive.

Clauses 120(1)(j), (k) and (l) refer to a series of regulations that the minister of transport may make under his proposed administrative penalty scheme. These are areas that will affect the recreational boating community. Again, we feel that we want seamless provision for enforcement on the water. On our highways, the police are not restricted to dealing with cars; they enforce the highway traffic acts on both cars and trucks. We feel this is an important concept that has been overlooked.

d'hydrocarbures. Les exigences et les sanctions prévues sont onéreuses pour les personnes de cette catégorie. Nous conseillons de modifier cette définition.

La définition de «passager» est très importante pour nous. Elle crée une catégorie qu'on appelle en anglais «prescribed person», à savoir quelqu'un qui est à bord dans un but particulier et pas nécessairement à des fins récréatives.

La définition de «embarcation de plaisance» crée un «bâtiment de catégories prévues par règlement». Nous négocions en ce moment avec Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans (Garde côtière) pour faire en sorte que les bâtiments que nous employons pour la formation nautique continuent d'être considérés comme des bâtiments de plaisance. Cependant, plus loin dans le projet de loi, ces «bâtiments de catégories prévues par règlement» sont visés par la disposition relative aux installations de manutention d'hydrocarbures. Ces bâtiments doivent être construits selon des plans conformes, et sont visés par toute une série de mesures onéreuses. Encore là, nous croyons que ces définitions doivent être précisées.

En vertu de l'article 10, soit les attributions des ministres, comme nous l'avons dit plus tôt, nous croyons que les agents de l'autorité doivent être définis à l'article 194.

Les articles 85, 106 et 109 de la loi actuelle traitent des responsabilités des propriétaires et des capitaines envers les personnes à bord. Ces dispositions s'appliquent strictement aux bâtiments commerciaux. Nous disons qu'il doit incomber à tout propriétaire ou représentant autorisé de tous les bâtiments de s'assurer que leur bâtiment est en état de navigabilité et doté de l'équipage voulu, que leurs machines soient conformes aux normes de fonctionnement sécuritaire et que le capitaine exerce une diligence raisonnable à l'égard des personnes à bord.

Pour ce qui est de nos préoccupations relatives au respect de la loi, l'article 116 dit à quel moment il est interdit de monter à bord. On dirait que cet article interdit à l'agent de police de monter à bord de n'importe quel bâtiment commercial — même les petits bâtiments commerciaux — pour faire respecter les dispositions de la loi. Cette disposition est essentielle dans plusieurs régions du pays où les bâtiments commerciaux et les bâtiments de plaisance circulent dans les voies d'eau. Le respect de la loi doit être uniforme. Nous croyons que le pouvoir que doit avoir l'agent de police de monter à bord de n'importe quel bâtiment à n'importe quel moment est essentiel au respect de la loi.

J'ai parlé plus tôt de la construction de bâtiments. L'article 119 porte que tous les bâtiments de catégorie réglementaire doivent être construits dans le respect strict de plans conformes. Cela sera, sinon impossible, à tout le moins très coûteux.

Les alinéas 120(1)(j), (k) et (l) traitent d'une série de règlements que le ministre des Transports peut prendre en vertu du régime de sanctions administratives qu'il prévoit. Ces mesures vont toucher les plaisanciers. Encore là, nous sommes d'avis que le respect des lois sur les eaux doit être uniforme. Sur nos autoroutes, la police n'a pas seulement le droit d'arrêter les automobilistes; le code de la route s'applique autant aux automobilistes qu'aux camionneurs. Nous croyons qu'il s'agit là d'une omission importante.

Clause 121, which concerns contraventions, allows the minister to change offences into violations. It removes them from the criminal possess, but we feel it creates an administrative nightmare and indeed an enforcement and penalty disparity between the two systems.

Part 8 of clause 165, which concerns definitions, places on the Minister of Fisheries and Oceans the responsibility for oil-handling facilities. However, the definitions for this are different in this clause and clause 185. Why are there not similar definitions for both the Minister of Transport and the Minister of Fisheries and Oceans?

We have spoken briefly, in respect of clauses 168 and 182, about the differences in oil-handling facility definitions and requirements.

The Chairman: Mr. Vollmer, I would like to allow enough time for the senators to ask questions.

Mr. Vollmer: We have presented a number of other points and I have covered most of those. I would conclude by saying that we are very pleased to have been a participant in the deliberations of the standing committee. We support the goals of Bill C-14 to modernize marine law, but I feel very strongly that the intent of the bill to split enforcement into two unequal paths would result in reduced on-water safety.

We would approve of a bill that recognized the common use of our waterways and a need to have a seamless, even approach to enforcement for the benefit of all Canadians, be they recreational boaters or commercial operators. I thank you for the opportunity to speak today.

The Chairman: You have made a number of detailed points in your brief and I do not know if we will be able to discuss all of them today. However, this committee certainly will take them into consideration. Have you had the opportunity, in the course of the development of this bill, to bring the points you have made in your brief today to the attention of the government?

Mr. Vollmer: We have been engaged in discussions on this bill for a number of years. It is fair to say that, in general, we have been ignored. The Department of Transportation has a view of consultation whereby they seem willing to listen to people but not willing to change their minds. That is not an adequate level of discourse, particularly when the expertise lies almost entirely outside the department and in the boating community. We have tried to make the job easier and we have been rebuffed.

The Chairman: Could the points that you make apply to all members of your association, or do you distinguish between the various kinds of watercraft — canoes, kayaks, sailboats, powerboats and larger boats?

Mr. Vollmer: This bill applies to every vessel in Canada. A vessel is something that floats on the water, no matter how it is propelled. The swimming float is the dividing line. Yes, it applies to every one.

L'article 121, qui concerne les contraventions, permet au ministre de convertir les infractions en violations. On les soustrait ainsi au processus pénal, mais nous croyons que cela va créer un cauchemar administratif et même une anomalie entre les deux systèmes au niveau du respect de la loi et des sanctions.

L'article 65 de la partie 8 qui contient des définitions confie au ministre des Pêches et des Océans la responsabilité des installations de manutention d'hydrocarbures. Cependant, les définitions ici sont différentes de celles de l'article 185. Pourquoi n'avons-nous pas des définitions semblables pour le ministre des Transports et le ministre des Pêches et des Océans?

Nous avons dit quelques mots au sujet des articles 168 et 182, sur les différences dans les définitions et exigences relatives aux installations de manutention d'hydrocarbures.

La présidente: Monsieur Vollmer, j'aimerais qu'on donne aux sénateurs assez de temps pour poser des questions.

M. Vollmer: Nous avons fait d'autres observations, et j'ai couvert l'essentiel. Je conclurai en disant que nous sommes très heureux d'avoir pris part aux délibérations du comité permanent. Nous sommes d'accord avec les objectifs du projet de loi C-14 qui visent à moderniser le droit maritime, mais j'ai la très ferme conviction que la sécurité nautique sera compromise du fait que le projet de loi crée deux régimes inégaux au niveau du respect de la loi.

Nous sommes en faveur d'un projet de une loi qui reconnaisse l'usage commun de nos voies d'eau ainsi que le respect de la loi uniforme et égale de la loi dans l'intérêt de tous les Canadiens, qu'il s'agisse des plaisanciers ou des exploitants. Je vous remercie de m'avoir écouté aujourd'hui.

La présidente: Vous avez fait des observations détaillées dans votre mémoire, et je ne crois pas que nous pourrions discuter de tout ça aujourd'hui. Cependant, notre comité va sûrement les prendre en compte. Lors de l'élaboration de ce projet de loi, avez-vous eu l'occasion de porter à l'attention du gouvernement les observations que vous avez faites dans votre mémoire aujourd'hui?

M. Vollmer: Nous avons pris part aux discussions entourant ce projet de loi pendant plusieurs années. Nous pouvons dire, de manière générale, qu'on ne nous a pas écoutés. Le ministère des Transports se fait de la consultation une idée telle qu'il semble disposé à écouter les gens mais non à changer d'avis. La qualité de son discours est insuffisante, particulièrement lorsque la compétence se situe presque entièrement à l'extérieur du ministère et dans le milieu de la navigation de plaisance. Nous avons essayé de lui faciliter la tâche, et il ne nous a pas écoutés.

La présidente: Les observations que vous faites s'appliquent-elles à tous les membres de votre association, ou y a-t-il une distinction entre les diverses embarcations, les canoës, les kayacs, les voiliers, les hors-bord et les grands bâtiments?

M. Vollmer: Cette loi s'applique à tous les bâtiments au Canada. Un bâtiment, c'est tout ce qui flotte sur l'eau, peu importe le mode de propulsion. On s'arrête au nageur muni d'un flotteur. Oui, nos propos s'appliquent à tous.

The Chairman: I note in your brief that you support the use of the Contraventions Act. Some of the marine industry is opposed to that. Do you have experience with the Contraventions Act working in many provinces or territories?

Mr. Vollmer: It has been an effective piece of legislation. Prior to the Contraventions Act, a police officer would have to issue a notice for appearance before a judge. For example, if a tourist in Rankin Inlet were issued with an appearance notice, they would have to return to attend court. As a result in many instances, police officers were loathe to issue such notices because of their time spent in court and because of the problems associated with people having to return from a distant location.

The Contraventions Act, on the other hand, allows the enforcement of federal regulations using the provincial paper-handling system, whereby a ticket is handed out. You can pay the fine, or you may fight the fine by going to court. The police started issuing thousands of tickets for violations on the water. The most graphic example surfaced in Port Coburn, Ontario. After the police started checking the boats for life jackets, the stores were out of stock for about six weeks. Everyone had to go out and buy them because someone received a \$200 fine. It was a magnificent improvement in boating safety.

Senator Spivak: Mr. Vollmer, your whole emphasis is on enforcement, for which I congratulate you. You mentioned that there are 2.7 million vessels in Canada. How many police officers in Ontario and in Quebec are there compared to that number? I assume the vast majority, given the populations, are in these two provinces. Could you give me an idea how many police officers — the enforcement officers, I assume — are in Ontario and Quebec?

Mr. Vollmer: Ontario represents approximately one-half of the boating population in Canada. I cannot give you the number of OPP officers who are boat operators in Ontario. They are usually two per boat and there are approximately 200 boats at their disposal. There are also municipal police forces in Ontario that have boats.

They share the enforcement requirements with other agencies. It does not require two policemen in a boat. There can be one police officer and possibly one game warden or customs officer or municipal agent or an auxiliary police officer. The number of police is not as important as the number of vessels. The Sûreté du Québec has about 20 vessels. The JRC provides some policing in Quebec, as well, of federal regulations. There is probably not enough enforcement, but the police have been inventive about accessing lakes and moving their boats around, so that they do have a presence on the water.

Senator Spivak: I ask you this because we hear from cottage associations about this lack of enforcement and the lack of good rules to cover the way in which vessels proceed on the water. What is your opinion about that?

La présidente: Je remarque dans votre mémoire que vous êtes favorables à l'utilisation de la Loi sur les contraventions. Certains secteurs de l'industrie maritime s'y opposent. Savez-vous comment s'applique la Loi sur les contraventions dans les provinces ou les territoires?

M. Vollmer: C'est une loi utile. Avant l'adoption de la Loi sur les contraventions, l'agent de police devait délivrer une citation à comparaître devant un juge. Par exemple, si un touriste à Rankin Inlet recevait une citation à comparaître, il devait y retourner pour comparaître devant le juge. En conséquence, dans de nombreux cas, les agents de police détestaient émettre de telles citations à cause du temps qu'il leur fallait passer en cour et aussi du fait que les gens devaient revenir de loin posait des problèmes.

La Loi sur les contraventions, par contre, permet au système provincial de faire respecter les règlements fédéraux, par exemple lorsqu'une contravention est émise. Vous pouvez payer l'amende, ou vous pouvez la contester en vous adressant au tribunal. La police s'est mise à émettre des milliers de contraventions pour les infractions nautiques. Le meilleur exemple est apparu à Port Coburn, en Ontario. Après que la police s'est mise à inspecter les embarcations pour voir si elles étaient dotées des gilets de sauvetage voulus, il ne restait plus un seul de ces gilets dans les magasins six semaines plus tard. Tous les plaisanciers devaient s'en procurer, autrement ils écopaient d'une amende de 200 \$. La sécurité nautique s'en est trouvée grandement améliorée.

Le sénateur Spivak: Monsieur Vollmer, vous n'avez parlé que du respect de la loi, et je vous en félicite. Vous avez mentionné qu'il y avait au Canada 2,7 millions de bâtiments. Combien d'agents de police en Ontario et au Québec y a-t-il comparativement à cela? J'imagine que la vaste majorité des agents de police, étant donné le nombre d'habitants, se retrouve dans ces deux provinces. Pouvez-vous me dire à peu près combien d'agents de police — les agents chargés de l'application de la loi, j'imagine — il y a en Ontario et au Québec?

M. Vollmer: À peu près la moitié des plaisanciers du Canada vivent en Ontario. Je ne peux pas vous dire combien d'agents de la PPO sont des conducteurs de bateau. Ils sont généralement deux par embarcation, et ils disposent d'environ 200 bateaux. Il y a aussi des services de police municipaux en Ontario qui ont des bateaux.

Ils font respecter la loi de concert avec d'autres services de police. On n'est pas obligé d'avoir deux policiers à bord d'une embarcation. Vous pouvez avoir un agent de police et peut-être un agent de conservation ou un agent des douanes ou un agent municipal ou un auxiliaire de police. Le nombre d'agents n'est pas aussi important que le nombre d'embarcations. La Sûreté du Québec a environ 20 embarcations. La JRC au Québec assume aussi une partie du respect des lois fédérales. Le respect de la loi est probablement insuffisant, mais la police s'est montrée innovatrice pour ce qui est de l'accès aux lacs et du déplacement de ses embarcations, si bien qu'elle assure une présence sur l'eau.

Le sénateur Spivak: Si je vous pose cette question, c'est que les associations de villégiateurs riverains se plaignent des carences en matière d'application de la loi et de l'absence de règles pour encadrer la navigation. Qu'en pensez-vous?

Mr. Vollmer: In response to your first question about the lack of enforcement, the current statistics suggest that it is five times riskier to drive to the cottage than to go out in your boat when you arrive at the cottage.

Senator Spivak: Where are those statistics from?

Mr. Vollmer: These statistics are from the National Marine Manufacturers Association. I believe they appear in a study by Consulting Audit Canada for the Canadian Coast Guard on personal watercraft.

The police are under tremendous pressure, obviously, to enforce regulations on the highway. If it is a long weekend, the police spend time enforcing the rules on the roads rather than on the water. Thus, there is a conflict.

In respect of regulations, we have many regulations governing boating. They govern all aspects of vessel construction, the requirements for people who operate pleasure vessels and all the rules under which you drive a boat. Whether you are driving the *Queen Mary* or paddling your canoe, there is one set of regulations that govern the operation of any vessel. The pollution regulations at the federal level are being harmonized, so there will be one set of regulations for commercial and recreational vessels. There is a complete set.

Senator Spivak: Is it your considered opinion that there is an adequate number of personnel to enforce safety regulation on water? Of course, in remote areas, there are none, but we have been talking about the busier, more populated areas of Ontario and Quebec.

Mr. Vollmer: Like many Canadians, I believe that we do not have enough police. The key areas for enforcement are those in the West, where the RCMP provides provincial policing on a contract basis. Many of the provincial governments have stopped marine enforcement. In B.C. marine enforcement is carried out primarily by the RCMP on the coast, and they have a small detachment in Kelowna. In that area there are more federal policing issues than there are recreational boating safety issues. The Maritimes similarly have low exposure. In Ontario, where we probably have the most number of police per boater, I suggest you could easily double the number of police committed. Funding has always been an issue.

Senator Spivak: Mr. Vollmer, on which board do you sit?

Mr. Vollmer: The Canadian Safe Boating Council of which I was a founding director.

M. Vollmer: En réponse à votre première question au sujet de l'absence d'application, si on se reporte aux statistiques actuelles, il est cinq fois plus risqué de se rendre à son chalet en voiture que de faire une promenade en bateau.

Le sénateur Spivak: D'où viennent ces statistiques?

M. Vollmer: Elles proviennent de la National Marine Manufacturers Association. Je crois qu'elles figurent dans une étude effectuée par Conseils et Vérification Canada sur les bateaux de plaisance personnels pour le compte de la Garde côtière canadienne.

Il ne fait aucun doute que la police subit d'énormes pressions pour veiller à l'application des règlements de la circulation sur les autoroutes. Les longues fins de semaine, la police s'occupe de patrouiller les routes plutôt que les cours d'eau, d'où le problème.

Pour ce qui est des règlements, il y en a beaucoup qui encadrent la navigation de plaisance. Ils régissent tous les aspects de la construction des bateaux, les exigences imposées à ceux qui naviguent à bord de ce genre d'embarcation et toutes les conditions auxquelles il faut se conformer lorsqu'on conduit un bateau. Qu'on soit le commandant du *Queen Mary* ou simple payeur à bord de son canoë, on sera tenu de respecter les règlements portant sur la navigation. En outre, on est en train d'harmoniser les règlements fédéraux relatifs à la pollution, de manière à ne disposer que d'une seule série de règlements à cet égard, qu'il s'agisse de navires commerciaux ou de bateaux de plaisance. Il existe une série complète.

Le sénateur Spivak: Estimez-vous qu'il y a suffisamment d'agents pour faire appliquer les règlements relatifs à la sécurité nautique? Bien entendu, on sait que dans les régions éloignées, il n'y en a pas, mais nous avons discuté des régions plus peuplées de l'Ontario et du Québec.

M. Vollmer: Tout comme bon nombre de Canadiens, j'estime qu'il n'y a pas suffisamment d'agents de police. Les régions où l'on a le plus besoin de faire appliquer la loi et les règlements se trouvent dans l'Ouest où c'est la GRC qui, sur une base contractuelle, assume les services de police. Dans bon nombre de provinces, le gouvernement a mis fin au patrouillage maritime. En Colombie-Britannique sur la côte, c'est encore une fois la GRC qui s'occupe de patrouiller et de faire appliquer les règlements. Elle compte aussi un petit détachement à Kelowna. Dans cette région cependant, il y a davantage de problèmes liés aux activités générales de la police fédérale qu'il y en a relativement à la sécurité en matière de navigation de plaisance. Dans les provinces Maritimes, on connaît le même problème de faible application des règlements maritimes. Enfin, en Ontario, où l'on compte probablement le nombre le plus élevé d'agents de police par propriétaire de bateau, je pense qu'on pourrait facilement doubler le nombre d'agents de police affectés à la surveillance des plaisanciers. Le problème a toujours été le financement.

Le sénateur Spivak: Monsieur Vollmer, à quel conseil siégez-vous?

M. Vollmer: Au Conseil canadien de la sécurité nautique, dont j'ai été directeur fondateur.

Senator Spivak: Are you associated with National Marine Manufacturers in any way? Are you in any way a lobbyist?

Mr. Vollmer: I am a contract employee of the National Marine Manufacturers. I inspect vessels being sold in the United States for safe construction. I am a registered lobbyist. I have many corporate sponsors, all in the recreational marine field. I also inspect boats for a Belgian body. If you sell a boat in Europe, a third party must inspect it. This is something that should be looked at in Canada. However, I am sure the Coast Guard would not need the extra work. They are under funded as it is. My entire business is in the recreational community.

Senator Callbeck: I have a question about vessels that move from recreational to commercial uses and back again. It says in your presentation that even for a short period of time equipment and crew must comply with commercial standards. Let us say you have a sailing boat and you decide in the summer you will take tourists out for two months, what are the standards? What changes would you need to make to that sailing ship?

Mr. Vollmer: The Canadian Yachting Association trains thousands of people each year in on-water situations. It is not classroom work. On the larger boats, most of the vessels used — be they sailboats or powerboats — come from charter fleets. These are boats being used for charters by people who want to go cruising in Georgian Bay, for example. That is considered a pleasure activity. In many instances the operator of the charter fleet offers training through the Canadian Yachting Association. If they use that vessel for two weeks of the year in that capacity, then they are required to meet all the commercial standards. This means vessels have to be inspected. There probably would be requirements for subdivision — in other words, watertight bulkheads. There would be prohibitions on propane onboard. Most of the boats use propane for cooking. Two weeks later when the boat is no longer being used for training purposes, the owner of the vessel would have to have a certificate as master of minor waters. This means that he cannot take out the recreational vessel, which he has put into charter service, because it is a commercial vessel. He does not have the qualifications to do so.

We have canvassed our schools across Canada and virtually every one will be out of the business of offering on-water training in larger boats if this bill passes as is. It is a very difficult situation. Transport Canada is pretty comfortable with big boats. However, it has no understanding of the small vessel community, be it small commercial vessel or small recreational vessel.

Le sénateur Spivak: Avez-vous des liens quelconques avec la National Marine Manufacturers? Êtes-vous d'une façon quelconque un lobbyist?

M. Vollmer: Je travaille à contrat pour la National Marine Manufacturers. Je m'occupe de l'inspection de sécurité des bateaux de plaisance vendus aux États-Unis. Je suis également inscrit comme lobbyist. Je représente en effet bon nombre de sponsors dans le domaine de la navigation de plaisance. De plus, j'inspecte des bateaux pour le compte d'un organisme belge. Si l'on vend un bateau de plaisance en Europe, il doit faire l'objet d'une inspection par un tiers. On devrait d'ailleurs envisager ce genre de chose au Canada. Toutefois, je suis certain que la Garde côtière préférerait qu'on ne lui impose pas cette responsabilité supplémentaire car les fonds qu'on lui accorde sont déjà insuffisants. Quoi qu'il en soit, toutes mes activités professionnelles portent sur les loisirs.

Le sénateur Callbeck: J'aimerais poser une question au sujet des embarcations de plaisance qui sont utilisées à des fins commerciales puis qui redeviennent des bateaux utilisés pour le loisir. Dans votre exposé, il est dit que dans de tels cas, le matériel et les équipages doivent se conformer aux normes commerciales en vigueur, même si leur activité commerciale est très brève. Supposons que vous ayez un voilier et que vous décidiez de l'utiliser pour le transport de touristes pendant deux mois de l'été. À quelles normes devez-vous vous conformer? Quelles modifications devez-vous faire à ce voilier?

M. Vollmer: L'Association canadienne de yachting offre tous les ans une formation pratique sur l'eau à des milliers de gens. Cette formation ne se donne pas en classe. Pour ce qui est des bateaux plus grands, qu'il s'agisse de voiliers ou de canots à moteur, la plupart proviennent de flottilles de bateaux de location. On les loue à des gens qui veulent faire une croisière sur la baie Georgienne, par exemple, ce qui est considéré comme une activité de plaisance. Dans bon nombre de cas, le propriétaire de la flotte de bateaux de louage offre une formation par l'entremise de l'Association canadienne de yachting. Pendant les deux semaines de l'année où le bateau de location est utilisé à cette fin, on est tenu de se conformer à toutes les normes commerciales en vigueur. Cela signifie que les bâtiments doivent être inspectés et qu'ils doivent être dotés de cloisons étanches. On devra aussi respecter l'interdiction de propane à bord. On sait que la plupart des embarcations ont un système de cuisson au propane. À la fin des deux semaines, lorsque le bateau de plaisance ne sert plus à la formation, son propriétaire devra avoir en main un certificat de capitaine de navire d'eaux secondaires. Cela veut dire qu'il ne pourra naviguer à bord du bateau qu'il a loué auparavant parce qu'il s'agit maintenant d'un bâtiment commercial et qu'il n'a pas le certificat attestant de sa capacité de l'exploiter ainsi.

Nous avons sondé toutes nos écoles partout au Canada et pratiquement toutes ont dit qu'elles ne pourraient plus offrir de la formation pratique sur l'eau à ceux qui veulent apprendre à piloter de plus grands bateaux si ce projet de loi est adopté tel qu'il existe actuellement. C'est une situation très difficile. Transports Canada comprend assez bien la situation relative aux grands bateaux. Néanmoins, le ministère ne comprend pas du tout le secteur des

Senator Callbeck: Is this one of the points that you took up with government when you had discussions on the legislation?

Mr. Vollmer: We had our first meeting two years ago in Toronto with Transport and Coast Guard to discuss this issue. Transport then issued a ship safety bulletin that completely missed the point. The second meeting was in January 2001 in Toronto, at which time we were promised a response within a week. We are still waiting for that response.

Senator Finestone: I had an amazing reaction to your presentation and to listening to the questions. Madam Chair, this reminds me of when we studied Bill C-6. Unfortunately, with that bill we did not do enough consulting concerning the health side of the issues. However, we did very well on the economic side. I think we are now facing a similar situation with the small vessel community. There has been a seeming rebuff on consultation. We are not dealing with the same kind of ships and boats.

On the one hand, it is, as someone said, the *Queen Mary* versus a kayak or a peddle-boat. This is ridiculous, for we are not dealing with huge cargo ships and oil tankers or tractor-trailer trucks on boats. As many of us who live near large lakes know, we are dealing with the small vessel community, which has specific problems. I have often thought that it is the municipalities that should be dealing with that, and fining those who do not respect the rules.

In the meantime, this is a piece of legislation. I suggest, Madam Chairman, that we discuss whether we might carve this section out of the bill and send it back for review by the minister. We could give them one year to complete the consultation and to rewrite those aspects that deal with this particular recreational community. I do not think it has been dealt with in a way that will enable the safety of Canadians on the water, which is our goal. The question is the same whether it involves a big truck going down the highway or a large boat going down a waterway.

I suggest that we look at it from that perspective. The presentation is one thing, but the issues are far more serious than just the presentation. If we were to amend the bill here and there and put the regulations back into this committee for review, that would be a patchwork way of doing things. It is something for which I do not particularly care.

I would like to know what happened when you went before the standing committee of the House?

petits bateaux. Je parle là des petits bateaux commerciaux ainsi que des petits bateaux de plaisance.

Le sénateur Callbeck: Est-ce que vous avez soulevé cette question pendant les consultations gouvernementales relatives à ce projet de loi?

M. Vollmer: Nous avons débattu de cette question avec les responsables du ministère des Transports et de la Garde côtière pour la première fois à Toronto il y a deux ans. Par la suite, le ministère des Transports a émis des consignes de sécurité qui ne tenaient absolument pas compte de ce qu'on leur avait dit. On a rencontré ses responsables pour la deuxième fois au mois de janvier à Toronto. Lors de cette réunion, ils se sont engagés à nous répondre d'ici une semaine. Nous attendons encore.

Le sénateur Finestone: J'avais un sentiment de déjà-vu quand j'écoutais votre exposé et les questions posées par mes collègues. Madame la présidente, tout ça me fait penser au projet de loi C-6 que nous avons étudié. Malheureusement, lors de notre étude de ce projet de loi-là, nous ne nous sommes pas suffisamment penchés sur l'aspect sanitaire de la question. Cependant, le comité a effectué une étude très poussée sur l'aspect économique du projet de loi. À mon avis, la même situation se produit actuellement en ce qui concerne le secteur des petits bateaux. Il semblerait qu'on refuse de les consulter. Il ne s'agit pas du tout du même genre de navires et de bateaux.

D'une part, comme on l'a déjà dit, c'est comme si on comparait le *Queen Mary* à un kayak ou un pédalo. C'est ridicule, car il ne s'agit pas de navires de charge, de pétroliers, ou de transport de poids lourds sur des navires. Comme tous ceux parmi nous qui vivent près d'un grand lac le savent, il est question de l'exploitation de petits bateaux, et des problèmes propres qui en découlent. Je pense que les municipalités devraient être responsables de ces questions et émettre des amendes à ceux qui ne respectent pas les règles.

Cependant, nous sommes saisis de ce projet de loi. Madame la présidente, je propose que le comité étudie la possibilité d'enlever cette partie du projet de loi pour pouvoir renvoyer le projet de loi modifié au ministre. Je propose d'accorder un an au ministère pour qu'il complète ses consultations et modifie ces parties du projet de loi relatives aux bateaux de plaisance. Je ne crois pas que le projet de loi tel qu'il existe assure la sécurité des Canadiens et des Canadiennes sur l'eau. Bien sûr, assurer leur sécurité est notre objectif. Qu'il s'agisse de la sécurité relative à un poids-lourd sur l'autoroute ou à un grand bateau, la même question se pose.

Je propose que nous étudions la question dans cette optique. La forme du projet de loi est importante bien entendu, mais pas autant que le contenu. Si le comité devait amender certaines parties du projet de loi et étudier à nouveau les règlements, ce serait tout simplement des mesures disjointes. Je n'aime pas particulièrement cette approche.

J'aimerais savoir ce qui s'est passé quand vous avez comparu devant le comité permanent de la Chambre?

Mr. Vollmer: The standing committee of the House made two minor amendments based on our recommendations. One was with regard to section 148, which dealt with the responsibilities of a master.

Senator Finestone: Am I the master when I am driving my motorboat?

Mr. Vollmer: Yes. Section 148 deals with the obligations in response to a collision. Section 141 basically says that you must give aid in the case of casualty. What they have said is that any registered, listed, recorded or licensed vessel under the act had to provide this assistance. It left out about 1.3 million boats. At the House level an amendment was made to change that to read "all other vessels in Canada." Similarly, clause 148 was modified at the same time.

We have not received any positive response on many of our suggestions. We have been told outside the committee that our concerns will be addressed in the regulation making process, which, if Transport were to consult adequately, would probably be a very useful exercise.

Senator Finestone: In light of what you said, first, all of us do not get certificates. If there is a collision and my water skier hurts another water skier because we were not respectful of the rules on the lake, do I need a master's hat to know what penalties I will face?

Madam Chair, I think the whole thing is out of whack with the way Canadians live. Some 2.7 million vessels is a large number of boats out on the water. I suggest that if it can be handled through regulations, then, fine, let us look at the regulations. In the meantime, these boats should be exempted from application under this act, until we see the regulations and know that consultation has taken place with this industry. That is what I would recommend at this point.

If I were to go over all these points, it would take too long. I do not believe that is in the best interests of Canadians. I learned that you could carve a section out of the bill and allow the minister and the industry involved the latitude of a year before that bill comes into effect. The changes could be made before that.

Senator Oliver: There is no section here that you could carve out.

Senator Finestone: We could make an amendment on the definition so that small craft are excluded.

The Chairman: This is the kind of discussion that we need to have after we hear all the witnesses.

Mr. Vollmer: I would comment on Senator Finestone's analogy. It bothers us most is not the water skier and a water skier colliding but a water taxi and her water skier colliding. The operator of the vessel would receive a ticket on the spot. Under the proposed scheme, the commercial vessel — the water taxi — would receive a strong warning to not to do it again. There would

M. Vollmer: Le comité permanent de la Chambre a fondé deux amendements mineurs sur nos recommandations, dont un relatif à l'article 148, portant sur les responsabilités du capitaine.

Le sénateur Finestone: Suis-je la capitaine quand je pilote mon bateau à moteur?

M. Vollmer: Oui. L'article 148 traite des obligations du capitaine ou de la personne ayant la direction de chaque bâtiment en cas d'abordage. L'article 141 exige essentiellement que le capitaine porte secours aux sinistrés en cas d'abordage où il y a blessures. L'article stipule que tout bâtiment immatriculé, enregistré, inscrit ou faisant l'objet d'un permis, doit prêter assistance. Cet article ne tient pas compte d'à peu près 1.3 million de bâtiments. Un amendement à la Chambre des communes a remplacé le libellé de cet article par: «tous les bâtiments dans les eaux canadiennes». L'article 148 a été également amendé.

Nos suggestions n'ont pas fait l'objet d'une réponse positive. On nous a dit qu'on tiendrait compte de nos préoccupations lors de l'établissement des règlements qui, si le ministère des Transports entamait des consultations suffisamment larges, serait un exercice fort utile.

Le sénateur Finestone: Me reportant à ce que vous m'avez dit, d'abord, nous n'obtenons pas tous des certificats. S'il y a collision entre mon skieur nautique et un autre skieur parce que nous n'avons pas respecté les règles de la navigation sur un lac, ai-je vraiment besoin d'un certificat de capitaine pour savoir à quelles sanctions je dois m'attendre?

Madame la présidente, à mon avis, tout cela ne tient nullement compte de la façon dont les Canadiens vivent. Quelque 2.7 millions de bâtiments en circulation sur nos cours d'eau, c'est beaucoup. S'il y a moyen de régir cela par voie de réglementation, alors examinons cette possibilité. Entre-temps cependant, je pense que ce genre de bateau ne devrait pas être assujéti à ce projet de loi, tout au moins jusqu'à ce que nous ayons vu les règlements et sachions qu'on a consulté l'industrie. Telle est ma recommandation pour le moment.

Si je devais aborder tous ces points, ce serait trop long. Je ne crois donc pas que ce soit dans l'intérêt des Canadiens. Cela dit, j'ai appris qu'on pourrait retirer une partie du projet de loi et accorder au ministre et à l'industrie concernée un an avant de mettre le projet de loi en vigueur. On pourrait alors en profiter pour apporter les modifications qui s'imposent.

Le sénateur Oliver: Il n'y a pas de partie qu'on pourrait retirer.

Le sénateur Finestone: Nous pourrions amender la définition afin d'en exclure les petits bateaux.

La présidente: Il faudra tenir ce genre de discussion après que nous aurons entendu tous les témoins.

M. Vollmer: J'aimerais parler de l'exemple donné par le sénateur Finestone: ce qui nous dérange le plus, ce n'est pas ce qui pourrait se passer en cas de collision entre deux skieurs nautiques, mais plutôt en cas de collision entre un bateau-taxi et un skieur. Dans ce cas, le propriétaire du bateau de plaisance recevrait une contravention mais en vertu de ce qui est proposé

be no penalty. There would be a multi-stage process before a financial penalty or other censure was imposed. It would be a long process.

Senator Finestone: Would personal insurance cover this?

Mr. Vollmer: I am not sure. We have penalty and enforcement scheme for a recreational vessel. We would have a separate and different enforcement penalty scheme for the small commercial vessel, which does not make sense.

Senator Finestone: I hope that we will find a way to deal with this matter.

The Chairman: We will find a way to deal with this before we end the study of Bill C-14.

Senator Adams: Thank you for coming and I am glad you mentioned Rankin Inlet, because I live there.

In Rankin Inlet, we have more tourists kayaking and hiking in the Arctic. There is a different way to kayak. Some of the people need a guide.

We have difficulty with the Government of Canada because you cannot go hiking and kayaking in the national park and carry guns. In the meantime, people are being attacked by polar bears. There were three people attacked this summer on Baffin Island. A married couple from Quebec City luckily got away. A polar bear attacked one American.

We have Bill C-68 making it difficult for registering guns. The Nunavut government would like to see the police and tourism guides in the community able to carry a gun to protect the tourists. How do you feel about that?

Mr. Vollmer: I am not sure about arming the recreational fleet at this point. That would need to be done under other departments. Canadian Heritage deals with national parks.

Senator Adams: You are concerned about the people there from your association. You are not concerned about tourism?

Mr. Vollmer: The tourism aspect in the bill is interesting. If you have a two-place kayak, with the guide at one end of the kayak and the tourist at the front end, the kayak is then a "commercial vessel" because there is someone on board handling his half of the kayak for money. That makes it a commercial endeavour. If the person next to them is paddling a single seat kayak, it is a recreational vessel.

I fail to see the difference between these two vessels. I do not see the need for different standards and different requirements. That is fundamental to this bill.

dans le projet de loi, le bâtiment commercial, en l'occurrence le bateau-taxi, écoperait d'un ferme avertissement de ne plus recommencer. Aucune amende ne serait imposée. Il y aurait plusieurs étapes à franchir avant d'en arriver à imposer soit une amende, soit une autre sanction.

Le sénateur Finestone: Est-ce que les assurances personnelles couvriraient cela?

M. Vollmer: Je n'en suis pas sûr. Nous disposons présentement d'un régime d'application de sanctions pour les bateaux de plaisance. Nous en aurions un autre qui s'appliquerait aux petits bâtiments commerciaux, ce qui me paraît illogique.

Le sénateur Finestone: J'espère que nous trouverons une solution satisfaisante à ce problème.

La présidente: Nous allons nous saisir de la question avant la fin de notre étude du projet de loi C-14.

Le sénateur Adams: Je vous remercie d'être des nôtres aujourd'hui, et je suis heureux que vous ayez mentionné Rankin Inlet, parce que je vis là-bas.

À Rankin Inlet, il y a beaucoup de touristes qui font du kayak et des randonnées pédestres dans l'Arctique. Or là-bas, lorsqu'on fait du kayak on a parfois besoin d'un guide.

Nous avons des problèmes avec le gouvernement du Canada car lorsqu'on fait de la randonnée pédestre ou du kayak dans un parc national, on ne peut porter d'armes à feu. Pendant ce temps-là, des gens sont attaqués par des ours polaires. L'été dernier, c'est arrivé à trois personnes à l'île de Baffin. Un couple de la ville de Québec en est heureusement sorti indemne. L'autre fois, c'est un Américain qui a été attaqué.

Le projet de loi C-68 nous cause des difficultés pour ce qui est de l'enregistrement des armes à feu. Le gouvernement du Nunavut quant à lui aimerait que la police et les guides touristiques de la région soient autorisés à porter des armes à feu afin de protéger les touristes. Qu'en pensez-vous?

M. Vollmer: Je ne suis pas sûr qu'il faille armer les gens à bord des bâtiments de plaisance pour le moment. Il faudrait que d'autres ministères s'en chargent mais pour le moment, les parcs nationaux relèvent de celui du Patrimoine canadien.

Le sénateur Adams: Vous affirmez être préoccupé par la situation des gens qui font partie de votre association. Vous ne l'êtes pas au sujet du tourisme?

M. Vollmer: La partie du projet de loi qui porte sur le tourisme est assez intéressante. Ainsi, par exemple, si dans un kayak à deux places, il y a un guide et un touriste, le kayak est alors considéré comme un «bâtiment commercial» parce que l'un des deux passagers travaille à bord et est rémunéré. Il s'agit donc d'une entreprise commerciale. Cependant, si à côté de leur kayak il y a une autre embarcation à un seul payeur, celle-là est considérée comme un bâtiment de plaisance.

Je vois mal la différence entre les deux. Je ne vois pas la nécessité d'avoir des normes différentes ainsi que des exigences différentes. Il s'agit d'un élément fondamental par rapport à ce projet de loi.

We certainly would want to see a regulatory regime that promoted tourism in places like Rankin Inlet.

The Chairman: We will certainly take the time to study all the points you presented today and those presented in your brief. We are not through yet with the various witnesses that we will have here.

The committee continued *in camera*.

Nous aimerions certainement voir un régime réglementaire qui fera la promotion d'endroits comme Rankin Inlet.

La présidente: Nous prendrons certainement le temps qu'il faut pour étudier tous les arguments que vous avez présentés aujourd'hui ainsi que ceux présentés dans votre mémoire. Il nous reste encore divers témoins à entendre.

La séance comité se poursuit à huis clos.

OTTAWA, Wednesday, September 26, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-14, respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts, met this day at 5:32 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[English]

The Chairman: Honourable senators, we are continuing our hearings on Bill C-14, respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts.

Today, we will begin by hearing witnesses from the Canadian Shippers' Council: Mr. Goffin, Ms MacGillivray and Mr. Mueller. Welcome to the committee. We have received your presentation. We will hear from you first and then the senators will ask their questions.

Mr. Walter Mueller, Secretary General, Canadian Shippers Council: Honourable senators, the Canadian Shippers' Council is pleased to appear before your committee in the context of your review of Bill C-14.

The council's interest is limited to Part 15, the proposed amendments to the Shipping Conferences Exemption Act, 1987. The CSC represents shippers from across the country and is the designated shipper group under the provisions of SCEA.

The position of CSC is well known to the Canadian government, and its recommendations for SCEA include the following: first, confidential contracts between individual conference carriers and shippers; second, sunset of antitrust immunity for shipping conferences within five years; third, a simple and effective dispute resolution mechanism with enforcement powers; fourth, excluding from antitrust immunity all restrictive forms of agreements; fifth, eliminating tariff filing by conferences with the Canada Transportation Agency; sixth, reducing notice periods for independent action by carriers to five days; and seventh, permitting conference carriers to negotiate inland and inter-modal rates as a group.

OTTAWA, le mercredi 26 septembre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois, se réunit aujourd'hui, à 17 h 32, pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente: Honorables sénateurs, nous poursuivons nos audiences sur le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois.

Aujourd'hui, nous entendrons d'abord les témoins du Canadian Shippers' Council: M. Goffin, Mme MacGillivray et M. Mueller. Bienvenue au comité. Nous avons reçu votre mémoire. Nous vous écouterons d'abord, puis les sénateurs poseront des questions.

M. Walter Mueller, secrétaire général, Canadian Shippers Council: Honorables sénateurs, le Canadian Shippers' Council est heureux de comparaître devant vous dans le cadre de votre étude du projet de loi C-14.

Le conseil s'intéresse uniquement à la partie 15 du projet de loi, où figurent les modifications qu'il est proposé d'apporter à la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes. Le conseil représente des expéditeurs de tout le pays et est le groupe d'expéditeurs désigné aux termes des dispositions de la LDCM.

Le gouvernement canadien connaît très bien la position du conseil à l'égard de la LDCM. Le conseil a notamment recommandé de la modifier de manière à: premièrement, assurer la confidentialité des contrats passés à titre exclusif entre des transporteurs affiliés à des conférences et des expéditeurs; deuxièmement, préserver l'exemption dont jouissent les conférences maritimes à l'égard des lois antitrust pendant encore cinq ans tout au plus; troisièmement, prévoir un mécanisme de règlement des différends qui soit simple et efficace et conférer à ceux qui en seront responsables un pouvoir de contrainte; quatrièmement, prévoir qu'aucune convention restrictive, quelle qu'en soit la forme, ne peut être soustraite à l'application des lois antitrust; cinquièmement, mettre fin au dépôt de taux par les conférences auprès de l'Office des transports du Canada; sixièmement, réduire à cinq jours le délai dans lequel les transporteurs doivent donner avis des mesures indépendantes qu'ils décident de prendre; septièmement, permettre aux

The CSC considers SCEA as anti-competitive and outdated and as self-serving to shipping cartels and their member carriers, the majority of which are foreign owned. The cost of transportation is one of the most important factors in ensuring Canada's export competitiveness. Canadian industry must have free competition in marine transportation, costs based on the most efficient carrier and the ability to negotiate with conference lines in the same manner that they currently negotiate with other transport modes.

The CSC's proposed amendments to SCEA will bring it into line with the Ocean Shipping Reform Act, 1998, OSRA, implemented in the United States in May of 1999. They will remove SCEA's ambiguities and provide some balance of power between shippers and carriers, which the current act completely eludes.

These modifications will retain, for a specific period of time, the principle of antitrust immunity for conferences, just as OSRA does. Shippers will be given the freedom to negotiate confidential rates and service contracts with the carriers of their choice. Whereas conferences will be put on notice as to eventual removal of antitrust immunity, but will be given a reasonable time frame in which to adjust to a new environment of strictly market-based principles.

The revision of SCEA, outlined in Part 15 of the bill, now referred to your committee for review, ignores most of the major modifications needed for this act. Changes represent administrative relief and cost benefits for the carriers and barely aligns the Canadian act with OSRA on confidential, one-on-one service contracts.

Canadian shippers are deeply disappointed with the SCEA amendments proposed by the Minister of Transport. These changes do not satisfactorily address the fundamental issues that have plagued Canadian shippers since SCEA was originally proclaimed in 1970. After more than two decades of periodic reviews of this act, this is another lost opportunity for the government and Canadian shippers are again the losers.

While the council is the major shipper stakeholder in Canada relative to SCEA, it has not been the only organization calling for important modifications to the current act. A majority of participants in the current review have called for similar changes or even for outright abolition of SCEA.

On the opposing side, as expected, we find the liner conferences, their own carrier associations and some of the major Canadian container ports. The latter have gradually changed their position during the review process in favour of the conferences, as concerted pressure from the carriers had its effect.

transporteurs affiliés à des conférences de négocier collectivement des taux pour les eaux intérieures et des taux pour le transport multimodal.

Le conseil estime que la LDCH nuit à la concurrence, qu'elle est dépassée et qu'elle sert surtout les intérêts des cartels de transport maritime et des transporteurs qui en sont membres, lesquels appartiennent en majorité à des sociétés étrangères. Le coût du transport est un des facteurs les plus déterminants pour la compétitivité des exportateurs canadiens. L'industrie canadienne doit pouvoir compter sur la libre concurrence dans le transport maritime, faire appel aux transporteurs offrant les meilleurs prix et négocier avec les transporteurs affiliés à des conférences comme elles le font déjà avec les transporteurs utilisant d'autres modes de transport.

Les modifications que le conseil propose d'apporter à la LDCM la rendraient compatible avec l'Ocean Shipping Reform Act of 1998 (OSRA) entrée en vigueur aux États-Unis en mai 1999. Elle en éliminerait les ambiguïtés et équilibrerait les pouvoirs des expéditeurs et des transporteurs, équilibre qui n'existe pas dans le régime actuel.

Elles auraient pour effet de soustraire pendant encore un certain temps les conférences maritimes à l'application des lois antitrust, tout comme le fait l'OSRA. Les expéditeurs seraient libres de négocier des taux confidentiels et des contrats de service avec le ou les transporteurs de leur choix, alors que les conférences seraient avisées de la fin de leur immunité à l'égard des lois antitrust assez longtemps à l'avance pour pouvoir s'adapter à leur nouvel environnement, lequel serait axé strictement sur le marché.

Les modifications à la LDCM qui sont proposées à la partie 15 du projet de loi et dont votre comité est maintenant saisi n'ont aucun rapport avec la plupart des principales modifications qu'il faudrait apporter à la LDCM. Elles ne servent qu'à fournir des exemptions administratives aux transporteurs et à leur faire réaliser des économies de coûts, et ne rendent la loi canadienne compatible avec l'OSRA américaine qu'en ce qui concerne les contrats de services confidentiels exclusifs.

Les expéditeurs canadiens sont extrêmement déçus des modifications que le ministre des Transports propose d'apporter à la LDCM. Celles-ci laissent persister les problèmes fondamentaux qu'éprouvent les expéditeurs canadiens depuis que la loi a été promulguée en 1970. Après plus de deux décennies d'examen périodiques de cette loi, le gouvernement vient de rater une autre belle occasion d'y mettre bon ordre, et les expéditeurs canadiens sont de nouveau les grands perdants.

Le conseil est peut-être la principale voix des expéditeurs canadiens lorsqu'il est question de la LDCM, mais il n'est pas le seul organisme à y exiger d'importantes modifications. La majorité de ceux qui participent à son présent examen ont demandé d'y apporter des modifications équivalentes à celles que nous réclamons sinon de l'abroger purement et simplement.

Comme on s'y attendait, ils avaient devant eux, du côté opposé aux modifications, les conférences maritimes, leurs associations de transporteurs affiliés et certains des principaux terminaux portuaires à conteneurs du Canada, lesquels, ployant sous les pressions concertées des transporteurs, ont fini par changer leur

Conference arguments remain unchanged since the first review of SCEA in 1970. These shipping cartels continue to imply that major changes to the Canadian legislation would result in them withdrawing future infrastructure investments and service to Canadian container ports. They also insist that they have been providing freight rate and service stability for Canadian shippers.

The CSC begs to differ on both arguments. Conference carriers' decisions on investments and port service are based purely on economic considerations and normal business realities and not on antitrust immunity legislation. Carriers will seek out cargo if it is there to be carried at a profit. Recent press announcements of major vessel and infrastructure investments by some North Atlantic conference carriers and by the Port of Montreal respectively must be seen as supporting our assessment of the conference's arguments. These fundamental business decisions have been made long ago, while SCEA reform, on the other hand, is still under review.

On the question of the conference's claim of freight rate stability to Canadian shippers, the council disagrees categorically. A recent shipper survey conducted by us across Canada of shipper experience with conferences over the past three years showed many examples of extraordinary fluctuations of freight rates, from year to year, to many classes of shippers. Fluctuations will easily reach 30 to 50 per cent from year to year, and is a clear sign of rate volatility and instability. A similar, but much larger, exercise conducted by a national shipper association in the U.S.A. produced similar results and identical trends of rate fluctuations.

Conference carriers move in and out of conference arrangements as it suits them and operate quite successfully as independent carriers in different trades, without antitrust immunity. They are the price leaders on freight rates when major rate restoration programs are implemented, sending rate levels sky high, while independent or non-conference carriers who have no such antitrust immunity merely follow the trend established by the cartel operators. This makes them the greatest offenders on freight rate and service stability. The livelihoods and financial success of conference carriers does not depend on their antitrust immunity and protection from normal Competition Act provisions.

fusil d'épaule en cours d'examen et se rendre aux arguments des conférences.

Ces arguments sont les mêmes depuis le premier examen de la LDCM, en 1970. Ces cartels du transport maritime continuent de laisser entendre que modifier la législation canadienne en profondeur les empêcherait à l'avenir d'investir dans les infrastructures portuaires et de desservir les terminaux portuaires à conteneurs du Canada. Elles disent aussi que c'est à elles que les transporteurs canadiens doivent depuis toujours la stabilité des tarifs-marchandises et des services.

Le conseil s'inscrit en faux contre les deux points. Les transporteurs affiliés à des conférences, lorsqu'ils prennent des décisions en matière d'investissement et de services portuaires, ne tiennent compte que de considérations économiques et des réalités normales des affaires, et non des lois qui soustraient les conférences à l'application des législations antitrust. Les transporteurs cherchent à transporter tout ce qu'il est rentable de transporter. À notre avis, les déclarations faites récemment dans les médias selon lesquelles certains transporteurs affiliés à des conférences de l'Atlantique Nord et le port de Montréal s'apprêtent respectivement à investir de grosses sommes dans les navires et dans les infrastructures portuaires tendent à prouver l'inexactitude de l'évaluation que nous faisons des arguments des conférences. Ces décisions fondamentales ont été prises il y a déjà longtemps, alors qu'on discute toujours de la réforme de la LDCM.

Quant à l'affirmation des conférences voulant qu'elles assurent depuis toujours aux transporteurs canadiens la stabilité des tarifs-marchandises et des services, le conseil la nie catégoriquement. Un sondage récent fait par le conseil auprès d'expéditeurs de l'ensemble du Canada et portant sur leur expérience des tarifs et des services des conférences au cours des trois dernières années a révélé que dans de nombreux cas, les tarifs-marchandises imposés à beaucoup de catégories d'expéditeurs par les conférences accusaient d'année en année des fluctuations extraordinaires. Les tarifs varient facilement de 30 à 50 p. 100 d'une année à l'autre, un signe clair de volatilité et d'instabilité. Un autre sondage du même genre mené aux États-Unis auprès d'un nombre beaucoup plus vaste d'expéditeurs par une association nationale d'expéditeurs américains a produit des résultats similaires et révélé des fluctuations de tarifs comparables.

Les transporteurs affiliés à des conférences entrent dans ces conférences et en sortent à volonté et font de très bonnes affaires comme transporteurs indépendants en transportant divers types de marchandises et ce, sans être soustraits à l'application des lois antitrust. Lorsque de grands programmes de remaniement des tarifs sont mis en oeuvre, ils pratiquent les tarifs-marchandises les plus élevés, ce qui fait monter les prix à des niveaux exorbitants, alors que les transporteurs indépendants ou non affiliés à des conférences, qui ne sont pas soustraits à l'application des lois antitrust, n'ont d'autre choix que de suivre le mouvement. Les transporteurs affiliés portent ainsi les coups les plus durs à la stabilité des tarifs-marchandises et des services. S'ils gagnent leur vie et deviennent prospères, c'est parce qu'ils sont soustraits à

Canadian shippers were profoundly disappointed that the Canadian government succumbed to carrier threats. The government should be asking itself why carriers are so interested in and insistent on maintaining a rate-setting mechanism that is out of date, anti-competitive, and skewed in favour of the weakest carrier? The answer is that it allows carriers to allocate shippers among themselves, limit competition and protect an otherwise costly and non-competitive system. In any other industry this would be known as price-fixing and collusion.

The CTA review panel, in its recent review of transportation legislation, we believe understood fully the intricacies and commercial impact of antitrust immunity for conferences and for SCEA legislation. While their final report included only a few comments on SCEA, their recommendation 8.3 is an unmistakable signal to the Canadian government that there is no room for antiquated price-fixing cartels in today's economy that is driven by free market principles and globalization. It states clearly:

The Panel recommends that the government make clear its commitment to eventual elimination of liner conference exemptions from competition law and that it actively pursue multilateral agreement among international partners to do so.

The CSC fully supports the panel's recommendation and its opposition to artificial barriers to competition that SCEA represents, and wants them removed. The council's proposed sunset of antitrust immunity for liner conferences was intended to do exactly that and goes in the same direction as does the CTA review panel's own recommendation in this respect.

Many international organizations have been addressing the question of antitrust immunity. Having looked at the immense cost burden this outdated conference system imposes on international trade, some have put forth a strong case either for outright abolition, partial abolition or sunset of antitrust immunity for liner conferences. Canada, through timely intervention by the Senate, still has an opportunity to move in that direction in a tangible and equitable way for all stakeholders and must not miss that chance.

In closing, we wish to reiterate that the CSC's ultimate objective remains the abolition of SCEA and of antitrust immunity for liner conferences. This is consistent with the 1992 recommendations of the National Transportation Act review commission and, very recently, the CTA review panel.

l'application des lois antitrust et des dispositions de la Loi sur la concurrence auxquelles tous les autres sont soumis.

Les expéditeurs canadiens sont on ne peut plus déçus que le gouvernement du Canada ait cédé aux menaces des transporteurs. Le gouvernement devrait se demander pourquoi ils tiennent tant à préserver un mécanisme d'établissement des tarifs qui est dépassé, qui nuit à la concurrence et qui favorise indûment le transporteur le plus faible. La réponse est que ce mécanisme permet aux transporteurs de se partager les expéditeurs entre eux, de limiter la concurrence et de protéger un système qui, autrement, serait coûteux et non compétitif. Dans toute autre industrie, on crierait à la fixation des prix et à la collusion.

Lors de son examen récent de la législation sur les transports, le comité de révision de la Loi sur les transports au Canada a, à notre avis, parfaitement saisi les subtilités et l'impact commercial de la LDCM et de l'immunité dont jouissent les conférences maritimes à l'égard des lois antitrust. S'il n'a pas dit grand-chose de la LDCM dans son rapport final, sa recommandation 8.3 a fait clairement savoir au gouvernement canadien que la fixation des prix par des cartels appartenant à une autre époque n'a plus sa place dans l'économie moderne, laquelle obéit à des principes axés sur le marché libre et sur la mondialisation. Il écrit en toutes lettres ce qui suit:

Le comité recommande au gouvernement de s'engager clairement à ne plus soustraire les conférences maritimes à l'application des lois sur la concurrence et de chercher activement à convaincre ses partenaires internationaux de conclure un accord multilatéral en ce sens.

Le conseil souscrit sans réserve à cette recommandation du comité de révision et à son opposition aux obstacles artificiels à la concurrence que représente la LDCM, et il exige l'élimination de ces obstacles. C'est précisément le résultat qu'il cherchait à obtenir lorsqu'il a proposé de mettre fin, à terme, à l'exemption des lois antitrust dont jouissent les conférences maritimes, proposition qui va dans le même sens que la recommandation du comité de révision de la Loi sur les transports au Canada sur le sujet.

Beaucoup d'organismes internationaux ont examiné le problème de la suspension des lois antitrust à l'égard des conférences. Conscients du coût énorme que le système dépassé des conférences maritimes représente pour le commerce international, certains d'entre eux ont plaidé énergiquement pour l'abolition pure et simple de cette exemption, pour son abolition partielle ou pour son abolition à terme. Si le Sénat agit promptement, le Canada peut encore prendre des mesures en ce sens qui soient tangibles et équitables pour tous les intervenants, et il ne doit pas laisser passer l'occasion.

En terminant, nous souhaitons réitérer que l'objectif ultime du conseil est d'obtenir qu'on abroge la LDCM et qu'on cesse de soustraire les conférences maritimes à l'application des lois antitrust. Les recommandations faites en 1992 par le comité de révision de la Loi nationale sur les transports et, tout dernièrement, par le comité de révision de la Loi sur les transports du Canada vont dans le même sens.

In the interim, the CSC respectfully submits that the Canadian government must modify the current SCEA legislation in line with the proposals made by the CSC on behalf of all Canadian shippers, particularly its "sunsetting" request.

A new act must finally provide a balance of power between shippers and carriers and, at the same time, give a clear signal of the eventual end to costly price-fixing cartels.

The Chairman: We are pleased to have you with us today. You are the only shipper to appear before us in these hearings, because of your official status as the designated shipper group under the provisions of the Shipping Conferences Exemption Act. I know that your interest is mostly limited to Part 15 of the bill dealing with the Shipping Conferences Exemption Act.

Can you tell me if the goods your members export by ship are bulk goods or containerized products carried by container ships? Could you give us an idea of the percentage in each of those categories?

Mr. Mueller: I would not be able to give you a percentage in those categories, but our members are members of the CSC as container shippers. Some of our members also ship in bulk liquid, dry bulk and break bulk, but they are members of the CSC as container shippers.

The Chairman: You cannot provide us with the percentages?

Mr. Mueller: We do not know the figures for bulk versus containers.

Mr. David W. Goffin, Secretary-Treasurer and Vice-President, Canadian Chemical Producers Association: In the chemical industry we would be pretty well even between bulk and container shipping.

The Chairman: We have been told that without the protection of the Competition Act, ocean carriers could choose not to serve Canadian destinations. As Canadian producers, you must have ocean carriage to carry out your business. Are you not worried that an end to the exemption could result in there being inadequate ocean carriage at Canadian ports?

Mr. Mueller: We are not worried about that because carriers are businesses managed by business people and, as we said in our presentation, their decisions are made on economic and business principles. In the eastern part of Canada, members of the Canadian conference on the North Atlantic insist on having antitrust immunity because they operate as a conference. However, the same carriers also operate out of the U.S. Midwest through the Canadian gateway, and they operate there as independents. As a matter of fact, 65 to 70 per cent of the container cargo they carry through Montreal and Halifax comes from the U.S. Midwest. Do you think they would give up 70 per cent of their present cargo by no longer serving Canadian ports?

D'ici à ce qu'il obtienne gain de cause, nous soutenons respectueusement que le gouvernement canadien doit modifier l'actuelle LDCM dans le sens des propositions faites par le conseil au nom de tous les expéditeurs du Canada et surtout mettre fin à l'immunité dont jouissent les conférences.

Enfin, la nouvelle loi doit équilibrer les pouvoirs des expéditeurs et des transporteurs et signaler clairement la fin imminente de la ruineuse fixation des prix par les cartels.

La présidente: Nous sommes heureux de vous accueillir aujourd'hui. Vous êtes le seul expéditeur à comparaître devant nous dans le cadre de ces audiences, en raison de votre statut officiel en tant que groupe d'expéditeurs désigné en vertu des dispositions de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Je sais que votre conseil s'intéresse uniquement à la partie 15 du projet de loi traitant de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

Pouvez-vous m'indiquer si les marchandises que vos membres exportent par navire sont des marchandises en vrac ou des produits conteneurisés transportés par porte-conteneurs? Pouvez-vous nous donner une idée du pourcentage dans chacune de ces catégories?

M. Mueller: Je ne serais pas en mesure de vous indiquer un pourcentage dans ces catégories, mais nos membres sont membres du CSC en tant qu'expéditeurs par conteneurs. Certains de nos membres expédient aussi des liquides en vrac, en vrac solide et en rupture de charge, mais ils sont membres du CSC en tant qu'expéditeurs par conteneurs.

La présidente: Vous ne pouvez pas nous indiquer les pourcentages?

M. Mueller: Nous ne connaissons pas les chiffres pour le vrac par rapport aux conteneurs.

M. David W. Goffin, secrétaire-trésorier et vice-président, Association canadienne des fabricants de produits chimiques: Dans l'industrie des produits chimiques, l'expédition en vrac et l'expédition par conteneurs seraient à peu près égales.

La présidente: On nous a dit que sans la protection de la Loi sur la concurrence, les transporteurs maritimes pourraient décider de ne pas desservir les destinations canadiennes. En tant que producteurs canadiens, vous avez besoin du transport maritime pour rester en affaires. Ne craignez-vous pas que la fin de cette exemption nuise au transport maritime aux ports canadiens?

M. Mueller: Cela ne nous préoccupe pas parce que les transporteurs sont des entreprises gérées par des gens d'affaires, et comme nous l'avons dit dans notre présentation, ils prennent leurs décisions en fonction de principes économiques et commerciaux. Dans l'est du Canada, les membres de la Conférence canadienne de l'Atlantique nord insistent pour conserver cette exemption à l'égard des lois antitrust puisqu'ils fonctionnent en tant que conférence. Cependant, les mêmes transporteurs fonctionnent aussi à partir du Midwest américain en passant par le point de passage canadien, et fonctionnent là-bas en tant que transporteurs indépendants. En fait, 65 à 70 p. 100 des marchandises conteneurisées qu'ils transportent via Montréal et Halifax proviennent du Midwest américain. Croyez-vous qu'ils

I alluded to some announcements made recently by carriers in a conference with regard to a major purchase of ships. The Port of Montreal has made major investments in improvement or expansion of container facilities because of increased expectations by carriers. We do not think this is a valid threat. I think the carriers will go where the cargo is, as long as they can carry it at a profit.

The Chairman: Of the seven points you raised to be included in the reform, which do you consider crucial to achieving the kind of ocean carriage you want for your industry?

Mr. Mueller: We believe that confidential contracts are a must and the government has already suggested that that should be the case.

Sunsetting is a most important issue. Without that, antitrust immunity issues will drag on as they have for the last 30-odd years. There is much movement around the world toward that goal. The CTA review panel has recognized that too and is recommending that an end be mandated to that.

Simple and effective dispute resolution mechanisms with enforcement powers is an important issue to us because currently there are no dispute resolution mechanisms that really work or have enforcement powers.

With regard to excluding from antitrust immunity all restrictive forms of agreements, we used to deal with conferences only, and I think the Shipping Conferences Exemption Act talks about conferences. However, it also includes — ambiguously — all kinds of other agreements including discussion agreements and stabilization agreements. Some of these have voluntary guidelines; others have just fixed prices. In many of them there are non-conference and conference carriers together.

Mr. Goffin: To reinforce that, the seven points are important. Mr. Mueller started with confidential contracts, and it is absolutely vital that we are able to negotiate confidential contracts with individual shipping lines. That will bring us back into line with what the United States is able to do now.

In the other place, there were some amendments made to the proposed legislation to tighten up the wording of that particular section and make it clear that it is confidential contracts we are talking about. We certainly support that section of the legislation as amended in the house.

The Chairman: Have you brought your views to the attention of the Competition Bureau, and if you have, what was their response?

renonceraient jusqu'à 70 p. 100 de leurs marchandises actuelles en ne desservant plus les ports canadiens?

J'ai fait allusion à certaines annonces faites récemment par les transporteurs d'une conférence en ce qui concerne l'achat important de navires. Le port de Montréal a fait d'importants investissements pour améliorer ou élargir ses installations de conteneurs en raison des attentes accrues de la part des transporteurs. Nous ne croyons pas qu'il s'agisse d'une véritable menace. Je crois que les transporteurs iront où se trouve le fret, tant qu'ils pourront faire des bénéfices.

La présidente: Des sept recommandations que vous faites en matière de réforme, pourquoi considérez-vous d'une importance primordiale d'obtenir le genre de transport maritime que vous voulez pour votre industrie?

M. Mueller: Nous estimons que les contrats confidentiels sont absolument nécessaires, comme le gouvernement l'a d'ailleurs déjà laissé entendre.

La temporisation est un aspect des plus importants. Sans temporisation, les questions relatives à l'exemption à l'égard des lois antitrust s'éterniseront comme cela a été le cas au cours des 30 dernières années. Il existe un important mouvement à l'échelle mondiale en ce sens. Le comité de révision de la Loi sur les transports au Canada est arrivé à la même constatation et recommande que l'on y mette fin.

Nous considérons important de prévoir un mécanisme de règlement des différends qui soit simple et efficace et qui confère à ceux qui en seront responsables un pouvoir de contrainte car à l'heure actuelle il n'existe aucun mécanisme de règlement des différends de ce genre.

Pour ce qui est de soustraire à l'application des lois antitrust toute convention restrictive, quelle qu'en soit la forme, nous avons l'habitude de ne traiter qu'avec des conférences, et je crois que la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes parle des conférences. Cependant elle inclut également, de façon ambiguë, toutes sortes d'autres conventions, y compris des conventions de discussion et de stabilisation. Dans certains cas, il s'agit de directives facultatives; dans d'autres, simplement de prix fixes. Dans bien des cas, cela regroupe les transporteurs affiliés à des conférences et des transporteurs non affiliés.

M. Goffin: Je tiens à répéter que les sept recommandations formulées sont importantes. M. Mueller a commencé par les contrats confidentiels, et il est absolument indispensable que nous puissions négocier des contrats confidentiels avec des lignes de navigation individuelles. Cela nous permettra d'agir de la même façon que peuvent le faire maintenant les États-Unis.

L'autre endroit a apporté des modifications au projet de loi pour resserrer la formulation de ces dispositions en particulier et bien préciser qu'il s'agit de contrats confidentiels. Nous appuyons évidemment ces dispositions du projet de loi telles qu'elles ont été modifiées à la Chambre.

La présidente: Avez-vous communiqué vos vues au Bureau de la concurrence, et si oui, quelle a été sa réaction?

Mr. Mueller: The Competition Bureau is one of the organizations or government departments that has submitted proposals to Transport Canada and also to the Scott Review hearings. It has recommended outright abolition of antitrust immunity.

As an alternative, if the government insists on continuing antitrust immunity — at least partially — then the Competition Bureau strongly recommends that antitrust immunity should be sun-setted. They recommended 10 years; we said five years. Their views on abolition of antitrust immunity are much stronger, even, than ours although our basic objective has always been the abolition of it. By improving the act over the years, we would ultimately get the carriers to see that they no longer needed antitrust immunity.

We want to deal with the carriers as we deal with any other business, purchase of service or product. We want to develop individual partnerships with individual carriers.

Senator Gustafson: In terms of price-fixing, are you saying that the carriers in bidding do not allow competition?

Mr. Mueller: Essentially, under the Shipping Conferences Exemption Act, you have to deal with the conference office. Carriers have to agree on the rates that a conference agrees to. The current act does not permit negotiation on an individual basis.

Large shippers that have the tonnage have much more clout to get what they need even out of the conference, but medium-sized and smaller shippers have to deal with the conference office. Confidential contracts, at least, would allow an individual shipper to deal with the carrier of his choice — conference or non-conference area — and could negotiate a confidential contract.

Senator Gustafson: That freedom is not allowed under the present bill?

Mr. Mueller: That freedom is not allowed under the present act. The U.S. has that freedom now under the OSRA legislation, which went into effect in May 1999.

Senator Gustafson: That would automatically raise shipping costs.

Mr. Mueller: No, it would reduce shipping costs. When parties can deal or negotiate with an individual company, they might find ways to work out arrangements that fit both parties very neatly. If a party has to deal with a conference office, five carriers who have to decide whether your proposal is accepted are always around the table.

Senator Gustafson: Can you give an example of that? Are you talking about back hauls?

Mr. Mueller: I can give you an example. When I was in the industry, we were able to work out arrangements with individual carriers shipping chemical products from Alberta to all over the

M. Mueller: Le Bureau de la concurrence est l'une des organisations ou des ministères gouvernementaux qui a présenté des propositions à Transports Canada et aussi aux audiences dans le cadre de l'examen Scott. Il a recommandé l'abolition pure et simple de l'exemption des lois antitrust.

À titre de solution de rechange, si le gouvernement insiste pour maintenir l'exemption des lois antitrust — du moins partiellement — alors le Bureau de la concurrence recommande fortement la temporisation de l'exemption des lois antitrust. Il recommande 10 ans; nous en recommandons cinq. Il a une opinion beaucoup plus arrêtée que la nôtre sur l'abolition de l'exemption des lois antitrust, bien que notre objectif fondamental ait toujours été d'abolir cette exemption. En améliorant la loi au fil des ans, nous finirons par convaincre les transporteurs qu'ils n'ont plus besoin de cette exemption.

Nous voulons pouvoir traiter avec les transporteurs comme nous traitons avec n'importe quelle entreprise, n'importe quel achat de services ou de produits. Nous tenons à élaborer des partenariats individuels avec des transporteurs individuels.

Le sénateur Gustafson: En ce qui concerne la fixation des prix, voulez-vous dire que les transporteurs lors des invitations à soumissionner ne permettent pas la concurrence?

M. Mueller: Essentiellement, en vertu de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes, il faut traiter avec le bureau de la conférence. Les transporteurs doivent s'entendre sur les tarifs acceptés par une conférence. La loi actuelle ne permet pas de négocier à titre individuel.

Les gros expéditeurs qui ont un fort tonnage sont beaucoup plus susceptibles d'obtenir ce dont ils ont besoin même de la conférence, mais les expéditeurs de petite et moyenne taille doivent traiter avec le bureau de la conférence. Les contrats confidentiels permettraient au moins à un expéditeur individuel de traiter avec le transporteur de son choix — qu'il soit affilié à une conférence ou non — et pourrait négocier un contrat confidentiel.

Le sénateur Gustafson: Cette marge de manoeuvre n'existe pas en vertu du présent projet de loi?

M. Mueller: La loi actuelle ne permet pas cette marge de manoeuvre. Les États-Unis disposent de cette marge de manoeuvre désormais en vertu de l'OSRA qui est entrée en vigueur en mai 1999.

Le sénateur Gustafson: Cela augmenterait automatiquement les coûts d'expédition.

M. Mueller: Non, cela réduirait les coûts d'expédition. Lorsque les parties pourront traiter ou négocier avec une entreprise individuelle, elles pourront trouver des moyens de conclure des ententes qui conviennent parfaitement aux deux parties. Si une partie doit traiter avec un bureau de conférence, les cinq transporteurs qui doivent décider d'accepter ou non votre proposition sont toujours présents.

Le sénateur Gustafson: Pouvez-vous nous en donner un exemple? Êtes-vous en train de parler du transport de retour?

M. Mueller: Je peux vous en donner un exemple. Lorsque je travaillais dans l'industrie, nous avons réussi à établir des ententes avec des transporteurs individuels qui expédiaient des produits

world, with a large quantity to Europe, Scandinavia and the U.K., and we were able to negotiate arrangements based on the carriers having empty containers out there. Some carriers did and others did not, so we could fill the carriers that had empty containers and were looking for cargo, saving all of us costs.

Senator Gustafson: Do you deal with the shipping of grain as well?

Mr. Mueller: No, that is bulk product. The Shipping Conferences Exemption Act deals only with liner shipping, predominantly container movements.

Senator Callbeck: On the first page, you list a number of recommendations, but some of those recommendations are already in legislation.

Mr. Mueller: Yes.

Senator Callbeck: I want to ask about this sunset clause in paragraph 4. It is my understanding from the briefing material I have read on this legislation that no sunset clause exists in the United States for antitrust immunity legislation, but when I read this paragraph, it looks as though you are alluding that it does.

Mr. Mueller: No, we have not said that there are sunset clauses. SCEA used to have a sunset clause for review. That clause was taken out in 1992 by the NTA review commission.

Senator Callbeck: Does the United States have one or not?

Mr. Mueller: They do not have a sunset clause in the OSRA legislation.

Senator Callbeck: Yesterday, we had the International Freight Forwarders Association here. They certainly were very supportive of SCEA and its role in stabilizing both the industry and the rates. You represent the Canadian Shippers Council. Why is there such a difference, in your opinion?

Mr. Mueller: I cannot answer that because I have not heard what the freight forwarders have had to say. They are, perhaps, in a different position to the extent that the lower the freight rate, the lower the commission. I am not sure that makes any difference to them, but they are sort of sitting between the shipper and the carrier. They have to protect their own interests as well.

Mr. Goffin: In surveying the membership of the Canadian Shippers' Council — which represents quite a range of marine container shipping and chemicals, pulp and paper, and the variety of companies that Ms. MacGillivray represents — companies reported that their marine container freight rate fluctuates easily from 30 to 50 per cent from year to year. The U.S. did a similar survey, to feed data into an OECD study, and their results were consistent with what we found. From our point of view, certainly, we do not see the rate stability there coming from the conferences,

chimiques de l'Alberta partout dans le monde, dont une grande quantité vers l'Europe, la Scandinavie et le Royaume-Uni, et nous avons réussi à négocier des ententes parce que les transporteurs avaient des conteneurs vides. Certains transporteurs en avaient et d'autres pas, donc nous pouvions approvisionner les transporteurs qui avaient des conteneurs vides et qui étaient à la recherche de fret, ce qui nous a permis à tous d'économiser.

Le sénateur Gustafson: Vous occupez-vous aussi de l'expédition de céréales?

M. Mueller: Non, il s'agit de produits en vrac. La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes ne traite que de la navigation de ligne, surtout les mouvements de conteneurs.

Le sénateur Callbeck: À la première page, vous formulez un certain nombre de recommandations, mais certaines d'entre elles se trouvent déjà dans la loi.

M. Mueller: Oui.

Le sénateur Callbeck: J'aimerais parler de cette mesure de temporisation prévue au paragraphe 4. Je crois comprendre d'après la documentation que j'ai lue au sujet de ce projet de loi qu'il n'existe aucune mesure de ce genre aux États-Unis en ce qui concerne l'exemption des lois antitrust, mais lorsque je lis ce paragraphe, on dirait que vous laissez entendre qu'une telle mesure existe.

M. Mueller: Non, nous n'avons pas dit qu'il existe des mesures de temporisation. Il existait auparavant dans la LDCM une mesure de temporisation aux fins de réexamen. Cette disposition a été éliminée en 1992 par le comité de révision de la LNT.

Le sénateur Callbeck: Cette disposition existe-t-elle aux États-Unis ou non?

M. Mueller: Ils n'ont pas de disposition de temporisation dans leur loi, l'OSRA.

Le sénateur Callbeck: Hier, nous avons entendu les représentants de l'Association des transitaires internationaux. Ils se sont dits très favorables à la LDCM et à son rôle dans la stabilisation à la fois de l'industrie et des tarifs. Vous représentez le Canadian Shippers' Council. À quoi attribuez-vous une telle différence, à votre avis?

M. Mueller: Je ne peux pas répondre à cette question parce que je n'ai pas entendu le témoignage de cette association. Les membres de cette association se trouvent peut-être dans une situation différente dans la mesure où plus le tarif de fret est faible, plus la commission est faible. Je ne suis pas sûr que cela ait tellement d'importance pour eux, mais ils se situent plus ou moins entre l'expéditeur et le transporteur. Ils doivent aussi protéger leurs propres intérêts.

M. Goffin: D'après un sondage effectué auprès des membres du Canadian Shippers' Council — qui représentent toutes sortes d'expéditeurs de conteneurs maritimes qui servent à l'expédition de produits chimiques, de pâte et papier, et une foule d'entreprises que Mme MacGillivray représente —, les entreprises ont indiqué que leurs tarifs de fret de conteneurs maritimes fluctuent facilement de 30 à 50 p. 100 d'une année à l'autre. Les États-Unis ont fait un sondage semblable pour fournir des données dans le cadre d'une étude de l'OCDE, et leurs constatations ont

Senator Callbeck: I asked because I thought it strange to have such different opinions on this.

In the second last paragraph, you mention partial abolition of antitrust immunity. What would that involve?

Mr. Mueller: The OECD is looking at maritime transport reform. In a working paper, they had suggested that antitrust immunity should be abolished, at least in part, on all commercial and price aspects.

[Translation]

Senator Gill: I am trying to understand what you said at the end of your presentation where it says that, in the new act, you would like to have a balance of power between shippers and carriers. Furthermore, you are saying that this will no doubt be the end of cartels. Who makes up these cartels that you are referring to?

Mr. Mueller: I am referring to agreements between shipping companies. The current legislation refers only to conferences, but shipping companies now use other names in order to get around the existing regulations.

For example, there are agreements between shipping companies that include conference companies and independent companies operating under voluntary regulations. They maintain that, when they discuss increases or decreases in tariffs, these are only suggestions. Subsequently, each member is free to do as it wishes, but these voluntary regulations become established regulations. We receive letters from these conferences, from these shipping companies, advising us that the conference or the organization has decided to do this or that, and that we have to adopt it. They therefore use all sorts of mechanisms, for example, the market between Canada and Europe, on the North Atlantic.

On the west coast, the agreements have other names: stabilization agreements, discussion agreements. They intend to merely discuss prices, but they discuss and set the prices. We are referring only to conferences here, but when we ask the government whether stabilization agreements and discussion agreements are included, the answer is unclear: "We cannot say one way or the other." We need clear regulations.

Senator Gill: Does this bill cover what you would like it to? Does it provide a balance of power?

Mr. Mueller: No. The bill contains provisions that allow a shipping company that is a member of a conference to negotiate with a shipper without having to divulge the terms and conditions of such a contract to the other members or to the conference's office. This was implemented in the United States two and a half years ago and it has been highly successful to date. Shipping

été semblables aux nôtres. À notre avis, de toute évidence, nous ne considérons pas que les conférences assurent la stabilité des tarifs.

Le sénateur Callbeck: Je vous ai posé la question parce que je trouvais bizarre que vos opinions diffèrent à ce point.

Dans l'avant-dernier paragraphe, vous parlez de l'abolition partielle de l'exemption des lois antitrust. En quoi cela consisterait-il?

M. Mueller: L'OCDE envisage la réforme du transport maritime. Dans un document de travail, l'organisation a proposé l'abolition de l'exemption des lois antitrust, du moins en partie, en ce qui concerne tous les aspects commerciaux et ceux qui se rattachent aux prix.

[Français]

Le sénateur Gill: J'aimerais comprendre ce que vous dites à la fin de votre exposé où il est écrit que dans la nouvelle loi vous aimeriez avoir un équilibre des pouvoirs entre les expéditeurs et les transporteurs. De plus, vous dites que ce sera sans doute la disparition des cartels. Qui sont ces cartels que vous mentionnez?

M. Mueller: Je parle des accords entre les compagnies de transport maritime. La législation actuelle fait référence seulement aux conférences, mais aujourd'hui les compagnies de transport maritime utilisent d'autres noms pour essayer de détourner les règlements qui existent.

Par exemple, il y a des accords entre des compagnies de transport maritime qui comprennent des compagnies de conférences et des compagnies indépendantes, qui opèrent sous des règlements volontaires. Ceux-ci suggèrent que ce sont seulement des suggestions lorsqu'ils discutent d'une hausse ou d'une baisse des tarifs. Par la suite, chaque membre peut faire ce qu'il veut, mais ces réglementations volontaires deviennent des règlements fixes. Nous recevons des lettres de ces conférences, de ces compagnies maritimes, qui indiquent que la conférence ou l'organisation a décidé de faire telle ou telle chose et qu'il nous faut l'implanter. Par conséquent, ils utilisent toutes sortes de mécanismes, par exemple, le marché entre le Canada et l'Europe, sur l'Atlantique Nord.

Sur la côte Ouest, les accords s'appellent autrement: «stabilization agreements», «discussion agreements». Ils veulent seulement discuter. Toutefois, ils discutent et fixent les prix. Ici on ne fait référence qu'aux conférences, sauf lorsqu'on demande au gouvernement si les «stabilization agreements» et les «discussion agreements» sont inclus, la réponse est ambiguë: «Nous ne pouvons pas dire oui ou non.» Il faut une réglementation précise.

Le sénateur Gill: Est-ce que le projet de loi actuel couvre ce que vous souhaitez? Est-ce que cela donne un équilibre des pouvoirs?

M. Mueller: Non. Le projet de loi propose des articles qui nous permettent de négocier entre un expéditeur et une compagnie de transport maritime, membre d'une conférence, sans être obligé de dévoiler les termes et les conditions d'un tel contrat aux autres membres ou au bureau de la conférence. Cela a été implanté aux États-Unis il y a deux ans et demi avec énormément de succès à

companies consider this to be a positive aspect. It is what the shippers want.

We have proposed going further: we would begin with this measure, but the anti-trust immunity would have to be abolished in five or ten years.

[English]

Senator Adams: Can you explain more about conferences and contracts and how they relate shippers? Are some better shippers or businessmen? How does that work? I have to bid for jobs in my line of work, but I have never heard of conference contracts. How does that work?

Mr. Mueller: If I understood the question correctly, at present, an individual shipper must either deal with the conference office, make a rate suggestion, a proposal for freight rate, or he deals with the carrier who then takes that proposal to the conference. All the members of the conference must decide whether that bid is acceptable. The conference office might refuse it and return with a counter proposal, perhaps. At present, legally, you cannot deal with an individual carrier and agree on a contract and keep that contract information confidential.

If I deal with a supplier, I do not want him to go to my competition and say, "Hey, I have got these on these terms." I do not want the others to find out, because I have negotiated with that particular carrier for specific business reasons, and perhaps it was suitable to him too. I do not want him to go to a conference office and have them say, "You cannot do this." If I buy other services, or if I buy a product, I may go to three stores and see who has the best price and then I will choose one. I do not need to go to the association of electronics appliances, for instance, and say, "Look, I would like to buy this and this, and that is what I want to pay."

Senator Adams: I understand, thank you.

Mr. Mueller: With confidential contracts, an individual shipper can do that with an individual carrier.

Senator Adams: You ship in containers. A few years ago we heard witnesses who said that in rough seas containers could fall off the ship. If you have a contract and half of your containers fall overboard, are they insured?

Mr. Mueller: Most shippers or receivers have insurance on marine cargo. Carriers have insurance, too. A container falling off the top of the ships does not happen very often, so I do not think it is a major problem. However, there is insurance to cover that, generally.

Senator Adams: Accidents can happen. What would happen if a situation were to occur as it did recently in Washington, where

ce jour. Les compagnies de transport maritime considèrent cet aspect positivement. C'est ce que veulent les expéditeurs.

Nous avons proposé d'aller plus loin: nous allons commencer avec cela, mais dans cinq ans ou dix ans, il faudrait abolir cette immunité de la loi de la compétition.

[Traduction]

Le sénateur Adams: Pouvez-vous nous donner plus de précisions à propos des conférences et des contrats et leur lien avec les expéditeurs? Y a-t-il des expéditeurs ou des gens d'affaires qui sont plus efficaces? Comment cela fonctionne-t-il? Dans le genre de travail que je fais, je dois soumissionner pour des emplois, mais je n'ai jamais entendu parler de contrats de conférence. Comment cela fonctionne-t-il?

M. Mueller: Si j'ai bien compris la question, à l'heure actuelle, un expéditeur doit traiter avec le bureau de la conférence, proposer un tarif, faire une proposition de tarif de fret, ou traiter avec le transporteur qui présente alors cette proposition à la conférence. Tous les membres de la conférence doivent décider si cette offre est acceptable. Le bureau de la conférence peut la refuser et la renvoyer accompagnée d'une contre-proposition, peut-être. À l'heure actuelle, légalement, il est impossible de traiter avec un transporteur individuel et de s'entendre sur un contrat et d'assurer la confidentialité de la teneur du contrat.

Si je traite avec un fournisseur, je ne veux pas qu'il aille chez mon concurrent pour lui dire: «J'ai obtenu telle ou telle chose à telle ou telle condition.» Je ne veux pas que les autres soient au courant de cette information car j'ai négocié avec ce transporteur particulier pour des raisons commerciales précises, et peut-être que ces conditions lui convenaient à lui aussi. Je ne veux pas qu'il aille à un bureau de conférence et qu'on lui dise: «Vous ne pouvez pas agir ainsi.» Si j'achète d'autres services, ou si j'achète un produit, je peux me rendre dans trois magasins pour voir qui offre le meilleur prix puis j'en choisis un. Il n'est pas nécessaire que je consulte l'Association des appareils électroniques, par exemple et que je dise: «Écoutez, j'aimerais acheter telle ou telle chose et voici ce que je veux payer.»

Le sénateur Adams: Je comprends, merci.

M. Mueller: Grâce aux contrats confidentiels, un expéditeur peut le faire avec un transporteur.

Le sénateur Adams: Vous faites vos expéditions par conteneurs. Il y a quelques années, des témoins nous ont dit que par grosse mer, il arrive que des conteneurs tombent du navire. Si la moitié des conteneurs prévus dans un contrat passent par-dessus bord, est-ce que leur contenu est assuré?

M. Mueller: La plupart des expéditeurs ou des destinataires ont des polices d'assurance pour les marchandises transportées par mer. Les transporteurs aussi. Il n'est pas fréquent qu'un conteneur passe par-dessus bord, et je ne pense pas que ce soit un problème important. Néanmoins, ce genre d'incident est généralement couvert par des polices d'assurance.

Le sénateur Adams: Un accident est toujours possible. Que se passerait-il dans une situation semblable à celle qui s'est produite

something might come through the ship containers. Does Bill C-14 cover that?

Mr. Mueller: Bill C-14 does not cover that, to my knowledge. However, that may be a question that our colleagues from the shipping or carrier sides might be able to address. We do not deal with that.

Senator LaPierre: Do you own ships?

Mr. Mueller: No.

Senator LaPierre: Walk me through this. If I have a forestry company and want to ship something, what do I do? Do I have to go to these conferences? Must I find an agent?

Mr. Mueller: You can go to an independent carrier.

Senator LaPierre: I could go to Canadian Pacific?

Mr. Mueller: If your cargo is in the U.S. Midwest, you could go to Canadian Pacific as an independent carrier. If your cargo is in Canada, you would have to go to Canadian Pacific as a conference carrier.

Senator LaPierre: And you consider that you are the prisoners of these conference carriers and that that is bad for your business? I am trying to find out whether you are a prisoner or a victim. Do you feel that you are not free to do business as you like?

Mr. Mueller: No, not necessarily, but the prices are not what we might get if we were able to negotiate one-on-one.

Senator LaPierre: If I understand correctly, you take your business to someone who has to go to a conference, and all the members of the conference have to agree to your terms or negotiate new terms with you?

Mr. Mueller: The majority of the members would have to agree.

Senator LaPierre: And that brings prices up?

Mr. Mueller: Yes.

Senator LaPierre: Because the cost of shipping is higher?

Mr. Mueller: Yes.

Senator LaPierre: By forming a cartel, these people are preventing the consumer from having cheaper prices. It gives them a monopoly.

Mr. Mueller: In some areas, it is essentially a monopoly. On the West Coast there is a conference called the CWTSA that has 14 or 15 carriers in it. Some normally operate as non-conference carriers or independents, and others are known conference carriers. They cover virtually 95 per cent of the trade.

Senator LaPierre: And that limits competition?

récemment à Washington, si des marchandises illicites étaient expédiées par conteneurs? Le projet de loi C-14 couvre-t-il ce genre de situation?

M. Mueller: Non, pas à ma connaissance. Cependant, vous pourriez poser la question à nos collègues spécialistes des expéditions et du transport. Nous ne nous occupons pas de cet aspect-là.

Le sénateur LaPierre: Êtes-vous propriétaires de navires?

M. Mueller: Non.

Le sénateur LaPierre: Voulez-vous éclairer ma lanterne? Si j'ai une entreprise d'exploitation forestière et que je veux expédier des marchandises, que faut-il faire? Dois-je m'adresser à l'une de ces conférences? Dois-je passer par un agent?

M. Mueller: Vous pouvez vous adresser à un transporteur indépendant.

Le sénateur LaPierre: Puis-je m'adresser au Canadien Pacific?

M. Mueller: Si les marchandises se trouvent dans le Midwest américain, vous pouvez vous adresser au Canadien Pacific en tant que transporteur indépendant. Si elles se trouvent au Canada, vous vous adresserez au Canadien Pacific en tant que transporteur de conférence.

Le sénateur LaPierre: Et vous considérez que vous êtes prisonniers de ces transporteurs de conférence et que cela nuit à vos affaires? J'essaie de savoir si vous êtes prisonniers ou victimes. Est-ce que vous considérez que vous n'êtes pas libres de mener vos affaires comme bon vous semble?

M. Mueller: Non, pas nécessairement, mais les prix qu'on nous impose ne sont pas ceux qu'on pourrait obtenir par la négociation directe.

Le sénateur LaPierre: Si je comprends bien, vous soumettez votre demande à quelqu'un qui s'adresse à une conférence, dont tous les membres doivent accepter vos conditions ou en négocier de nouvelles avec vous.

M. Mueller: Il faut que la majorité des membres soit d'accord.

Le sénateur LaPierre: Et cela fait monter les prix?

M. Mueller: Oui.

Le sénateur LaPierre: Parce que le coût de l'expédition est plus élevé?

M. Mueller: Oui.

Le sénateur LaPierre: En formant un cartel, ils empêchent les consommateurs d'obtenir de meilleurs prix. Ils se trouvent en situation de monopole.

M. Mueller: Dans certains secteurs, c'est au fond un monopole. Sur la côte Ouest, il existe une conférence appelée CWTSA qui regroupe 14 ou 15 transporteurs. Certains d'entre eux fonctionnent comme des transporteurs indépendants non affiliés à une conférence, mais d'autres sont considérés comme transporteurs de conférence. Ils assurent pratiquement 95 p. 100 du commerce.

Le sénateur LaPierre: Et la concurrence s'en ressent?

Mr. Mueller: Yes.

Senator LaPierre: It brings prices up and commodities become more expensive?

Mr. Mueller: That is right.

Senator LaPierre: The consumer must pay more money. He would pay less if you had the choice of going wherever you wanted?

Mr. Mueller: Yes.

Senator LaPierre: Therefore, you want conferences to be totally abolished.

Mr. Mueller: We are not saying the conferences should be abolished. Antitrust immunity should be abolished. Conferences could be allowed to continue to operate for technical or operational reasons, but not on the commercial and pricing aspects, because that is where it becomes collusion. We have trade associations within which industries in a certain trade cooperate with each other on technical matters and so on. A conference could operate like a trade association, but not to fix prices or commercial terms.

Senator LaPierre: And nothing will come to a standstill? The conferences cannot operate the way they are now operating if they do not have immunity from the courts?

Mr. Mueller: They cannot operate as a conference, but they can operate individually as individual lines.

Senator LaPierre: That I understand. Therefore, you are a victim of them. Get rid of them, to a certain degree.

You want an effective dispute resolution mechanism with enforcement powers. What would that be?

Mr. Mueller: Something that costs nothing.

Senator LaPierre: That is not possible in this modern world. I have been told.

Mr. Mueller: We would like to see a dispute resolution mechanism through which a shipper can file a complaint with an agency and have it resolved quickly without having to hire a lawyer and wait six months for an answer. If a shipper has a serious problem with a carrier, his business will be down the drain if he has to wait for six months.

Senator LaPierre: Would it be the responsibility of the Minister of Transport to set up this process, or would the industry do that?

Mr. Mueller: No, it would probably be operated by the government.

Senator LaPierre: So you would bear the costs one way or another.

Mr. Mueller: The CTA administers the current act, but it does not have the power to rule on certain things.

M. Mueller: Oui.

Le sénateur LaPierre: Les prix des marchandises augmentent, n'est-ce pas?

M. Mueller: Tout à fait.

Le sénateur LaPierre: Et les consommateurs doivent déboursier davantage. Ils feraient des économies si vous aviez la possibilité de choisir, n'est-ce pas?

M. Mueller: Oui.

Le sénateur LaPierre: Vous voulez donc que les conférences soient carrément abolies.

M. Mueller: Nous ne demandons pas qu'elles soient abolies. C'est l'exemption des lois antitrust qu'il faudrait abolir. Les conférences pourraient être maintenues pour des raisons techniques et opérationnelles, mais sans pouvoir intervenir au plan commercial ni dans l'établissement des prix, car c'est à ce niveau-là que la collusion apparaît. Il existe des associations commerciales qui permettent aux différents secteurs industriels de coopérer entre eux sur les questions techniques. Une conférence devrait fonctionner comme une association commerciale, mais sans intervenir dans la fixation des prix ni dans le domaine commercial.

Le sénateur LaPierre: Est-ce qu'on ne risque pas le blocage? Les conférences ne pourront pas fonctionner comme elles le font actuellement si elles ne bénéficient pas d'une immunité vis-à-vis des tribunaux, n'est-ce pas?

M. Mueller: Elles fonctionneront non pas en tant que conférence, mais à titre individuel, en tant que compagnie de transport.

Le sénateur LaPierre: J'entends bien. Vous êtes donc victimes des conférences. À la limite, il faudrait s'en débarrasser.

Vous voulez un mécanisme efficace de règlement des différends qui serait doté de pouvoirs de contrainte. À quel genre de mécanisme pensez-vous?

M. Mueller: À quelque chose qui ne coûte rien.

Le sénateur LaPierre: Ce n'est pas possible dans notre monde moderne, d'après ce qu'on me dit.

M. Mueller: Nous souhaitons un mécanisme de règlement des différends, grâce auquel un expéditeur pourrait porter plainte auprès d'une agence et obtenir rapidement une décision sans avoir à faire appel à un avocat ou à attendre six mois. Si un expéditeur a un problème sérieux avec un transporteur, son entreprise risque d'y passer s'il doit attendre six mois.

Le sénateur LaPierre: Serait-ce au ministre des Transports ou à l'industrie de constituer ce mécanisme?

M. Mueller: Il devrait sans doute être géré par le gouvernement.

Le sénateur LaPierre: D'une façon ou d'une autre, vous devrez donc en supporter les coûts.

M. Mueller: C'est l'Office des transports du Canada qui administre la loi actuelle, mais il n'est pas habilité à rendre des décisions dans certains domaines.

Senator LaPierre: What do you mean by "permitting conference carriers to negotiate inland and inter-modal rates as a group"? Would that create a cartel, or is a cartel only if you are not going to be taken to court?

Mr. Mueller: No. In certain areas, conferences have offered inland rates to shippers as an alternative to a shipper going directly to a carrier. For example, we have no objection to a conference negotiating a rail rate. They may come up with the best rate anyone can get because of volume. If that is made available to the shipper, we see no problem with that.

Senator LaPierre: I thought you wanted to stop them from creating cartels but that you would create cartels through your recommendation number 7. It would seem to me that you cannot have a conference that is not necessarily a conference. If a conference is good in certain instances to limit costs and to get better prices, why does that not apply to these cartel conferences that you are opposed to? Could they not get you better prices?

Mr. Mueller: On inland transportation, they have to use an outside carrier such as Canadian Pacific or Canadian National Railway. On the ocean side, they operate their own ships, so each company is independent. We are not saying they have to negotiate inland rates. We have no objection to that if they can offer a better rate to shippers than the shippers can get themselves.

Senator LaPierre: My immense experience of three meetings of this committee has shown me that everyone seems to want to have their cake and eat it too.

Mr. Goffin: There is a bit of a problem here because we are talking about two things. We are talking about amendments to do away with antitrust immunity such as the confidential contracts and dispute resolution. The conferences will still exist but will operate under better legislation than we have now. This bill has confidential contracts in it. In that case, the conferences will still exist and we have no objection to them negotiating inland rates.

If, however, the government did do away with antitrust immunity over a period of time, then the conferences would gradually fade away and that recommendation would drop off. We would not see the conference continue to operate then.

Senator LaPierre: Why were these conferences and antitrust immunity created?

Mr. Mueller: The conference system was created about halfway through the 19th century. It is my understanding that it was created to ensure that Britain would get regular tea shipments from India.

At that time, there were freight bulk ships rather than the modern container carriers that we have today. It was a totally different shipping world than exists today. Carriers went from one

Le sénateur LaPierre: Que voulez-vous dire par «permettre aux transporteurs affiliés à des conférences de négocier collectivement des taux pour les eaux intérieures et des taux pour le transport multimodal»? Y aurait-il création d'un cartel, ou le cartel n'existe-t-il que s'il est à l'abri des tribunaux?

M. Mueller: Non. Dans certains cas, les conférences ont proposé des tarifs pour les eaux intérieures aux expéditeurs pour que ceux-ci ne s'adressent pas directement à un transporteur. Par exemple, nous ne nous opposons pas à ce qu'une conférence négocie un tarif ferroviaire. Il se pourrait qu'elle propose le meilleur tarif, à cause du volume. Si les expéditeurs en profitent, il n'y a pas de problème.

Le sénateur LaPierre: Je croyais que vous vouliez les empêcher de former des cartels, mais que votre recommandation numéro 7 entraînerait la création de cartels. Il me semble qu'il est impossible qu'une conférence ne soit pas nécessairement une conférence. Si une conférence réussit dans certains cas à limiter les coûts et à proposer des prix plus avantageux, pourquoi en va-t-il différemment de ces conférences de cartels que vous dénoncez? Ne peuvent-elles pas vous proposer des prix plus avantageux?

M. Mueller: Pour le transport intérieur, elles doivent passer par un transporteur extérieur comme Canadien Pacifique ou Canadien National. Du côté maritime, elles exploitent leurs propres navires, et chaque compagnie est donc indépendante. Nous ne prétendons pas qu'elles doivent négocier des tarifs pour les eaux intérieures. Il n'y a pas de problème si elles peuvent offrir aux expéditeurs un meilleur tarif qu'ils ne pourraient en obtenir eux-mêmes.

Le sénateur LaPierre: Avec la grande expérience acquise en trois séances de comité, je constate que tout le monde semble vouloir le beurre et l'argent du beurre.

M. Goffin: Il semble y avoir un problème, car nous parlons de deux choses différentes. Nous parlons d'amendements visant à supprimer l'exemption des lois antitrust pour les contrats confidentiels et le règlement des différends. Les conférences existeront toujours, mais elles fonctionneront selon des règles plus satisfaisantes que les règles actuelles. Le projet de loi fait référence aux contrats confidentiels. Dans ce cas, les conférences existeront toujours et nous n'entendons pas les empêcher de négocier des tarifs pour les eaux intérieures.

Cependant, si le gouvernement étend la suppression de l'exemption sur une certaine période, les conférences vont progressivement disparaître et cette recommandation deviendra caduque. À notre avis, il est inconcevable qu'une conférence puisse continuer à fonctionner dans un tel contexte.

Le sénateur LaPierre: Pourquoi a-t-on créé ces conférences et cette exemption?

M. Mueller: Le système des conférences a vu le jour au milieu du XIX^e siècle. Pour autant que je sache, il visait à faire en sorte que la Grande-Bretagne reçoive régulièrement du thé de l'Inde.

À l'époque, les navires transportaient des marchandises en vrac, par opposition aux porte-conteneurs modernes d'aujourd'hui. La marine marchande était bien différente. Les transporteurs allaient

port to another. Currently, carriers go around the world both ways on a regular basis.

Senator LaPierre: The world has changed.

Mr. Mueller: The world has changed dramatically.

Senator LaPierre: And the law, therefore, should change to fit the world.

Mr. Mueller: That is right.

Senator Setlakwe: What is the position of customs brokers with regard to your brief? Are they in favour?

Mr. Mueller: I have no idea what the customs brokers' position is. If they are strictly customs brokers, they are not really concerned with the conference system because they handle customs clearance. Many customs brokers are also international freight forwarders, so they would espouse the position of the Freight Forwarders Association. I would imagine.

Senator Setlakwe: They would want liberalized trade without restrictions?

Mr. Mueller: I have not read the submission made by the CFFA, the International Freight Forwarders Association, but our understanding from discussions we had with them was that they supported the position.

Senator Setlakwe: I would think they would agree with your brief.

Mr. Mueller: I would think so.

Senator Setlakwe: I did not know whether they had taken a position on it.

Mr. Mueller: I am not aware of a specific position that the customs brokers have taken, but if they are strictly customs brokers, then they would not be too greatly involved in the conference shipping.

The Chairman: Feel free to send us more information through the clerk, and it will be distributed, if you have any numbers. Thank you very much for your presence here.

Our next witnesses are from the Interested Carrier Working Group. Certainly you represent an impressive group of small ocean carriers. Your views will be helpful to us in considering the bill currently before us. I believe that you are interested in part 15, as well, from what I read.

Mr. Michael Jordan, Director, CP Ships: The Interested Carriers Working Group, or as we term it, the ICWG, represents 23 ocean liner shipping companies whose interests and origins are from 15 countries, including Canada, Mexico, and the United States. It is on behalf of those carriers that we join you today.

According to the Canadian press, I am a veteran of 40 years in the liner shipping business, which is quite a long time. I am proud to say probably 37 of those were within the Canadian trading market, notably the St. Lawrence River.

d'un port à l'autre. Aujourd'hui, ils font régulièrement le tour du monde dans tous les sens.

Le sénateur LaPierre: Le monde a changé.

M. Mueller: Le monde a changé radicalement.

Le sénateur LaPierre: Par conséquent, la loi doit changer pour s'adapter au monde.

M. Mueller: C'est exact.

Le sénateur Setlakwe: Que pensent les courtiers en douane de votre mémoire? Y sont-ils favorables?

M. Mueller: J'ignore quelle est leur position. Les courtiers en douane strictement parlant n'ont pas vraiment à se préoccuper du système des conférences maritimes, puisqu'ils s'occupent du dédouanement. Bon nombre d'entre eux étant également des transitaires internationaux, je présume qu'ils souscrivent à la position de l'Association des transitaires.

Le sénateur Setlakwe: Seraient-ils favorables à une libéralisation du commerce sans restrictions?

M. Mueller: Je n'ai pas lu le mémoire l'ATIC, c'est-à-dire l'Association des transitaires internationaux canadiens, mais à la lumière des discussions que nous avons eues avec ses représentants, nous croyons comprendre qu'ils appuient cette position.

Le sénateur Setlakwe: Je serais porté à croire qu'ils appuieraient votre mémoire.

M. Mueller: C'est ce que je penserais également.

Le sénateur Setlakwe: Je ne savais pas s'ils avaient pris position ou non.

M. Mueller: Je ne sais pas si les courtiers en douane ont adopté une position particulière, mais s'il s'agit exclusivement des courtiers en douane, je ne crois pas qu'ils seraient grandement concernés par les conférences maritimes.

La présidente: Je vous invite à faire parvenir toute information ou statistique supplémentaires au greffier, qui se chargera de nous les communiquer. Encore une fois, merci beaucoup d'être venus.

Nos témoins suivants sont du Groupe de travail des transporteurs maritimes intéressés. Vous représentez manifestement un groupe impressionnant de petits transporteurs maritimes. Votre point de vue nous aidera à examiner le projet de loi dont nous sommes saisis. D'après ce que j'ai lu de votre mémoire, vous vous intéressez à la partie 15 du projet de loi, si je ne m'abuse.

M. Michael Jordan, directeur, CP Navigation: Le Groupe de travail des transporteurs maritimes intéressés, que nous appelons communément le GTTI, représente 23 compagnies de transport maritime dont les intérêts et les origines concernent 15 pays, dont le Canada, le Mexique et les États-Unis. C'est au nom de tous ces transporteurs que nous comparaissons devant vous aujourd'hui.

Selon la Presse canadienne, j'oeuvre dans le secteur du transport maritime depuis 40 ans, ce qui fait de moi un vétéran. J'ai probablement passé 37 de ces 40 ans sur le marché commercial canadien, surtout sur le fleuve Saint-Laurent, et j'en suis fier.

Mr. Watson is a 30-year veteran of the liner shipping business. He is domiciled principally in Canada, but he has also been operating out of Australasia and Hong Kong. He is global in his thinking.

Mr. Le Blanc, who is the youngest of our team here today, is responsible for 20 liner conferences and agreements within Canada and the United States.

I am tempted to forget what I was about to say and respond to some of the questions and answers that the honourable senators had with my esteemed friends, the Shippers' Council, but perhaps I will defer from that for a moment. I would just say to the senators that Bill C-14 does not cover the unfortunate circumstances of persons that you alluded to, but they are well taken care of by the Canadian government, immigration and the like.

The liner shipping business in modern day terms is a highly complex one, difficult to understand by those not intimately exposed to it and difficult to explain by those who are. In Canada, as in other parts of the world, conferences are felt to be cartels that fix prices and share their spoils. In the context of Canada alone, and elsewhere, nothing could be further from the truth.

SCEA is broad in its definition of liner conferences. It facilitates what our industry describes as strategic alliances, vessel sharing agreements, discussion agreements, and conference agreements. They are all variations on a theme, the theme earlier being a traditional conference. I will briefly differentiate the four types of agreements for a broader understanding.

A "strategic alliance" is a multi-carrier, many shipping companies group designed to operate in globally defined strategies. Members of a strategic alliance may or may not be, in addition, members of a traditional conference. In other words, they may be independent in their thinking, and they may wish to be part of a conference in a particular range.

A "vessel sharing agreement" is generally a trade specific agreement — that is, an agreement that deals perhaps with Canada to North Europe, or with the U.S. or the Canadian West Coast to Japan.

It is an agreement in which carriers agree to contribute their vessels or share slots — slots being container spaces in ships. Members, again, may or may not be members of a traditional conference.

The Federal Maritime Commission's report, which was issued in respect of the two-year experience of OSRA, indicates that under discussion agreements some 68 per cent of U.S. cargos now move with carriers privy to such agreements. Discussion agreements have, in the case of America, well taken over from what were in days gone by conferences.

M. Watson a passé 30 ans de sa vie dans le transport maritime. Il a élu domicile principalement au Canada, mais il est aussi actif en Australasie et à Hong Kong. Sa perspective est plutôt mondiale.

M. Le Blanc, le plus jeune membre de notre équipe d'aujourd'hui, a la responsabilité de 20 conférences maritimes et contrats conclus avec les États-Unis et le Canada.

Je suis tenté de laisser de côté l'exposé que j'avais préparé pour répondre à quelques-unes des questions qu'ont posées les sénateurs à mes estimés amis du Conseil des expéditeurs, mais peut-être devrais-je patienter quelque peu. Je vous dirai simplement que le projet de loi C-14 ne couvre pas les circonstances malheureuses des personnes que vous avez évoquées et que celles-ci sont bien prises en charge par l'État canadien, notamment par l'Immigration.

De nos jours, le transport maritime est devenu un secteur très complexe, d'où la difficulté pour ceux qui ne le connaissent pas intimement de le comprendre et la difficulté de ceux qui le connaissent très bien à l'expliquer. Au Canada comme dans d'autres parties du monde, les conférences maritimes sont perçues comme étant des cartels qui fixent les prix et partagent les bénéfices entre eux. Or, au Canada comme ailleurs, rien n'est plus faux.

La Loi dérogatoire de 1987 donne une définition large des conférences maritimes. Elle facilite la formation de ce que notre industrie appelle alliances stratégiques, accords de partage des navires, accords de discussion et accords de conférence. Ce sont toutes des variations du même concept, celui de la conférence maritime traditionnelle. Je vais brièvement expliquer la différence entre ces quatre types d'accords.

Une «alliance stratégique» est un regroupement de transporteurs et d'expéditeurs maritimes dont le but est de définir des stratégies mondiales. Les membres d'une alliance stratégique peuvent être membres d'une conférence maritime traditionnelle également. En d'autres mots, ils peuvent être indépendants dans leur façon de voir les choses et ils peuvent choisir de faire partie d'une conférence maritime dans un secteur donné.

Un «accord de partage des navires» s'entend généralement d'un accord relatif à un couloir commercial en particulier — soit, par exemple, un accord portant sur les échanges entre le Canada et le nord de l'Europe, ou entre le Canada et les États-Unis ou encore entre la côte ouest du Canada et le Japon.

C'est un accord en vertu duquel différents transporteurs s'engagent à partager leurs navires ou leurs espaces cale, c'est-à-dire les espaces réservés aux conteneurs sur des navires. Là encore, les signataires d'un tel accord peuvent être également membres d'une conférence maritime traditionnelle.

La Commission maritime fédérale américaine a publié un rapport deux ans après l'entrée en vigueur de l'Ocean Shipping Reform Act, et il ressort de ce rapport qu'en vertu des accords de discussion, environ 68 p. 100 des cargaisons américaines sont expédiées par des transporteurs en vertu d'accords de ce genre. Aux États-Unis, les accords de discussion semblent avoir pris le dessus sur ce que l'on appelait autrefois les conférences maritimes.

A "discussion agreement" is an informal and voluntary agreement in which carriers may discuss issues including rates and market trends, amongst other matters, on a voluntary adherence basis. It means the members may, if they wish, discuss rates, but they can agree to disagree but not be disagreeable. That is, they need not follow what they have discussed in the meeting, and, therefore, a discussion agreement is a hybrid of carriers, some that wish to work together and cohesively price, and others that wish to be independent.

A traditional "conference agreement" facilitates discussion on specifics while concurrently permitting independent action. The independent aspect is important because any member of a conference in any trade today can decide of his own volition not to work in concert with his conference colleagues and make his own independent price for his preferred customer.

It is interesting to note the current SCEA recommended amendments have recommended the independent action time frame be reduced from 14 days for carriers to give notice to five days.

It is also a fact of life that most of the conferences have already changed their agreements to accommodate that recommendation before the amendments to SCEA are actually adopted, which, one hopes, will be.

Notwithstanding the independent action aspect of conferences, conferences offer "collective service" contracts for their clients, that is, all or some of the conference members participating in one contract at price and terms for a client.

All conferences operating from Canada are now either in the process of amending their agreements or have amended their agreements to facilitate individual service contracts by their members with their shippers or customers of account. This is done on either an open or a confidential basis, providing the confidentiality is between two willing parties. In other words, a confidential agreement is nothing if one party decides it wants to tell everybody what is in it and the other party retains confidentiality.

The conference system, as was described by Mr. Mueller, is gone. It is something of the past and I fear it is still a figment of the imagination of our antagonists — our antagonists being the liner industry versus various councils of shippers and the like.

The majority of cargo originating from Canada moves under the first three alternative arrangements, that is, the smallest amount moves under traditional conference agreements, and those traditional conference agreements are more or less situated only in Canadian, northern European, the U.K. and Mediterranean trades.

Un «accord de discussion» est donc un accord informel et volontaire qui permet aux transporteurs de discuter de questions se rapportant notamment aux tarifs de fret et aux tendances du marché, et ce, sur une base volontaire. Cela signifie que les membres peuvent, à leur discrétion, discuter des tarifs, mais peuvent convenir de ce que la divergence ne soit pas perçue comme un différend. En d'autres mots, les transporteurs ne sont pas tenus de souscrire à ce dont ils ont discuté lors d'une réunion et, par conséquent, on peut dire qu'un accord de discussion réunit des transporteurs hybrides en ce sens que certains peuvent choisir de travailler ensemble et d'établir des tarifs uniformes, tandis que d'autres peuvent choisir de demeurer indépendants.

L'«accord intra-conférence» traditionnel facilite la discussion entre transporteurs sur des questions précises tout en leur permettant d'agir indépendamment les uns des autres. L'aspect indépendance est important, car tout membre d'une conférence, quel que soit le secteur dans lequel il oeuvre, peut décider de son propre chef de travailler de concert avec ses collègues de la conférence tout en accordant un tarif privilégié à ses clients de choix.

Il est intéressant de noter que dans les modifications proposées à la LDCM, on recommande de baisser de 14 à 5 jours le préavis que le membre d'une conférence peut donner aux autres membres avant de prendre une mesure distincte.

Il va sans dire que la plupart des conférences ont déjà changé leurs accords pour tenir compte de la recommandation avant même que les modifications proposées à la LDCM ne soient adoptées, et on espère qu'elles le seront.

Abstraction faite de l'aspect des conférences relatif aux mesures distinctes, les membres d'une conférence peuvent collectivement offrir des contrats d'exclusivité à leurs clients, ce qui veut dire que tous les membres d'une conférence, ou certains d'entre eux, conviennent du tarif et des conditions applicables à un client.

Toutes les conférences sous juridiction canadienne ont commencé à modifier leurs accords, et certaines l'ont déjà fait, pour permettre à leurs membres de signer des contrats d'exclusivité limitée ou des contrats individuels avec leurs expéditeurs ou clients. Cela est fait de façon publique ou confidentielle, à condition que les deux parties consentent à la confidentialité. En d'autres mots, un accord confidentiel ne vaut rien si l'une des parties décide de rendre public son contenu et l'autre partie choisit de le garder confidentiel.

Le système des conférences maritimes, tel que l'a décrit M. Mueller, n'existe plus. C'est déjà quelque chose du passé, et je crains que ce ne soit que le fruit de l'imagination de nos adversaires — nos adversaires étant les transporteurs par opposition aux différents conseils d'expéditeurs maritimes, par exemple.

La majeure partie des cargaisons en provenance du Canada tombent sous les trois premiers types d'accords. La plus petite partie est transportée en vertu d'accords intra-conférences traditionnels, lesquels accords s'appliquent plus ou moins aux seules destinations au Canada, au nord de l'Europe, au Royaume-

A little bit is situated in one or two of the South American areas, but nowhere else.

It has been almost two years since the ICWG was formed. It will be no surprise for you to hear that in that time we did meet with Minister Collenette and his officials as well as various representatives of the House of Commons. We have also communicated with all of the Canadian provinces and major stakeholders in Canada, our purpose being to ensure that Canadian legislation is reflective of global initiatives — meaning legislation the same as or similar to that operating in other countries and no more — without jeopardizing our carrier or stakeholder investments in container ships, vessels, container equipment and infrastructure, and to foster optimum rather than a reducing level of liner shipping service to Canadian shippers and Canadian ports.

SCEA affords our industry limited anti-trust immunity. It is not blanket immunity. We are not free to do as we will. In fact, under the current SCEA we are policed, and rightly so. There is a mechanism for complaints in the present act and it provides for a \$1,000 fine for non-performance. In the proposed amendments, we volunteered to raise the penalty to \$10,000 per offence. A ten-fold increase is a rather large amount in anyone's books and it must indicate to those who are observing our activities that we are sincere in our belief that we do need immunity but, in exchange for having it, we will behave ourselves and not abuse it.

Such disciplines do not address only freight rates and pricing. Indeed, it accepts that vessel sharing, discussion agreements, strategic alliances and variations thereof are recognized as modern-day derivatives of conference and present line of practice. In our interpretation, that is how SCEA allows our industry to operate. We believe that at the moment it respects, as does the U.S.A., the 68 per cent of the cargos that now move under discussion agreements in America, and a large amount also from this country.

Alliances conference discussion vessel sharing agreements afford carriers of like mind the ability to develop and maintain jointly operated, multi-carrier services to all parts of the world. These carriers, while cooperating with each other, compete among themselves on inter-modal price and structure, while at the same time offering highly enhanced liner shipping services from Canada.

Honourable senators, in 40 years, many of them being in a conference or, as Mr. Mueller indicated, from the U.S.A. as an independent carrier in CP ships, I have never known carriers to behave themselves in the sense of working tightly together on price and service issues. They compete like crazy.

Uni et en Méditerranée. Une partie limitée de cette cargaison est destinée à une des régions de l'Amérique du Sud ou deux, mais nulle part ailleurs.

Le GTTI a été formé il y a presque deux ans. Vous ne serez donc pas surpris d'apprendre que durant ces deux années, nous avons rencontré le ministre des Transports, M. Collenette, et ses collaborateurs ainsi que différents représentants de la Chambre des communes. Nous avons également communiqué avec des représentants des provinces canadiennes et quelques-uns des principaux groupes intéressés, notre but étant de faire en sorte que la loi canadienne reflète les initiatives de par le monde — c'est-à-dire des lois semblables à celles existant dans d'autres pays, ni plus, ni moins —, sans pour autant compromettre les investissements de nos transporteurs dans les navires à conteneurs, l'équipement et l'infrastructure, tout en favorisant l'optimisation plutôt que la réduction du niveau de service aux expéditeurs et aux ports canadiens.

La LDCM accorde à notre industrie une exemption des lois antitrust limitée. Ce n'est pas une exemption générale. Nous ne sommes pas libres d'agir comme bon nous semble. En fait, nous sommes en quelque sorte surveillés par la LDCM, et à juste titre. La loi actuelle prévoit un mécanisme de plaintes et impose une amende de 1 000 \$ pour non-conformité. Dans les modifications proposées, nous recommandons volontairement de hausser l'amende à 10 000 \$ par infraction. On propose de multiplier l'amende par 10, et tout le monde convient que c'est un montant assez substantiel, ce qui montre à quiconque surveille nos activités que nous sommes sincères dans notre croyance quand nous disons que nous avons besoin de protection et qu'en échange, nous nous engageons à nous conformer à la loi.

Ces mesures proposées ne régleraient pas uniquement les questions des tarifs de fret et des prix. En effet, on reconnaît que le partage des navires, les accords de discussion, les alliances stratégiques et autres accords connexes sont des variantes modernes des conférences maritimes, et c'est la pratique actuelle. À notre avis, c'est ainsi que la LDCM régit notre industrie. Nous croyons qu'à l'heure actuelle, elle respecte, à l'instar de la loi américaine, la limite de 68 p. 100 des cargaisons qui sont transportées en Amérique en vertu d'accords de discussion, dont une partie importante en provenance du Canada.

Les alliances, les conférences, les accords de discussion et de partage des navires permettent aux transporteurs d'optique commune de concevoir et d'offrir des services conjoints, faisant intervenir des transporteurs de toutes les régions du monde. Ces transporteurs, bien qu'ils coopèrent ensemble, se livrent mutuellement concurrence grâce à des structures et à des prix différents, tout en étant en mesure d'offrir des services de transport maritime de qualité supérieure à partir du Canada.

Mesdames et messieurs les sénateurs, en 40 ans de carrière, et j'en ai passé plusieurs dans le cadre d'une conférence maritime ou, comme M. Mueller l'a indiqué, aux États-Unis à titre de transporteur indépendant au sein de CP Navigation, je n'ai jamais vu de transporteurs faire preuve de retenue quand il s'agit de prix et de services. Dans notre secteur, la concurrence est farouche.

In fact, as an example, carriers that provide weekly service from Canadian ports to Asia need to invest in seven to nine large container ships, each of which cost approximately \$80 million U.S., or a service investment of \$700 million U.S. That is, roughly speaking, a \$1 billion investment to run one service weekly from the West Coast of Canada to Japan, Korea or Hong Kong. That is rather a lot of money in anyone's term for one service.

As a commercial for CP Ships or Canadian Pacific, we have become the seventh largest container carrier in the world. We operate 88 ships and we operate nine weekly services from various parts of the world to Canada. Each of those loops does not cost \$1 billion, but it is a very expensive loop to operate with the carriers with whom we cooperate.

This high cost of investment, in the light of liner shipping returns, has proved conclusively to be beyond the ability of individual carriers to provide such services alone. In other words, there are very few, if any, liner shipping companies left in the world today that run a service alone. They have to share their ships. They have to individually agree to share ships. They have to do that globally or in small trade lanes.

For example, in Canada, one of the greatest successes of a cooperative liner operation is the St. Lawrence Coordinated Service. It celebrated its twentieth anniversary recently. It is a joint venture between Orient Overseas Container Lines, a Hong Kong based company, of which Mr. Watson is the president, and the CP Ships company Canada Maritime. That company alone, working together, contributes two ships from Canada Maritime and one from OOCL, and we operate five different loops weekly between Montreal and Europe.

I would venture to say that the growth of the Port of Montreal and the importance it attaches to it as a principal North American port, and most especially for the amount of U.S. cargo it carries through it, could only have been achieved in principle by that cooperation of carriers working together. In 12 of those 20 years, I was the chief executive officer of the Canadian maritime side of the business while David was the president of Montreal for the opposition, OOCL. We fought like cats and dogs on price, but we put together a super operating service. That is a fundamental fact of life. You will find that today, in all the major trade lanes of the world, including the Montreal river trade line, the services provided by our industry are superb and definitely tailored for just-in-time inventory and service for clients, at a very reasonable price.

One of the key consequences of the ability of carriers to collectively provide liner service has been that scale economy should generate lower unit costs, thus complementing the continuing trend of inexpensive freight rates from Canada, especially in the main trade lanes.

À titre d'exemple, les transporteurs qui offrent un service hebdomadaire entre les ports canadiens et l'Asie doivent investir dans sept à neuf porte-conteneurs de grande taille, dont chacun coûte environ 80 millions de dollars américains, ou encore investir 700 millions de dollars américains dans la sous-traitance. C'est donc investir, grosso modo, un milliard de dollars pour assurer un seul service hebdomadaire entre la côte ouest du Canada et le Japon, la Corée ou Hong Kong. Vous conviendrez avec moi que c'est un montant assez considérable pour un seul service.

Histoire de promouvoir CP Navigation ou Canadian Pacific, permettez-moi de vous dire que nous sommes devenus le septième transporteur de conteneurs au monde. Nous avons à notre disposition 88 navires et nous offrons neuf services hebdomadaires reliant différentes parties du monde au Canada. Ces services ne nous coûtent pas un milliard de dollars, mais il reste que ce sont des services très chers puisque nous devons coopérer avec d'autres transporteurs.

Le coût élevé de l'investissement, compte tenu du rendement des expéditeurs maritimes, dépasse manifestement la capacité des transporteurs individuels de fournir des services seuls. En d'autres mots, il n'y a presque plus de compagnies de transport maritime dans le monde qui offrent seules des services. Elles doivent toutes partager leurs navires. Elles doivent toutes le faire individuellement. C'est ce que toutes les compagnies du monde font, notamment dans les petits couloirs commerciaux.

Ainsi, l'une des coopératives de transport maritime qui a connu le plus de succès au Canada est le St. Lawrence Coordinated Service, qui vient de célébrer son 20^e anniversaire récemment. Il s'agit d'une entreprise conjointe entre l'Orient Overseas Container Lines, qui est sise à Hong Kong et dont M. Watson est le président, et Canada Maritime, qui est affiliée à CP Navigation. Cette entreprise fournit deux navires de Canada Maritime et un de l'OOCL et, ensemble, nous assurons cinq services hebdomadaires entre Montréal et l'Europe.

J'irais même jusqu'à dire que l'expansion qu'a prise le port de Montréal et l'importance qu'il revêt à titre de port principal en Amérique du Nord, surtout compte tenu des cargaisons américaines qui transitent par lui, n'auraient pas été possibles en principe sans la coopération des transporteurs. Pendant 12 des 20 ans de cette relation, j'ai été président-directeur général de Canada Maritime, tandis que David Watson, mon concurrent, était président de l'OOCL, à Montréal. Certes, nous nous sommes livrés des batailles farouches, mais nous avons réussi à assurer ensemble un excellent service. C'est la réalité de notre milieu. C'est encore le cas aujourd'hui, et dans tous les principaux circuits commerciaux du monde, y compris le circuit fluvial de Montréal, les services offerts par notre industrie sont excellents et conviennent parfaitement aux systèmes de livraison des stocks juste à temps et au service à la clientèle, et ce, à des prix très raisonnables.

Les économies d'échelle réalisées grâce à l'habilité des transporteurs de fournir en commun des services de transport maritime devraient permettre entre autres choses d'avoir des coûts unitaires plus faibles, ce qui viendrait s'ajouter à la tendance déjà marquée à offrir des tarifs-marchandises très abordables à partir

Having listened to our friends from the Canadian Shippers' Council speak about the studies they have undertaken to prove that there are fluctuations in freight rates of 30 to 50 per cent, I must say that the Interested Carrier Working Group was in a position — discretely and individually — to take a view on every major shipper's cargo moving out of Canada at a certain time to see what the price trend had been over two years.

It went one way: down. I would also have to say that since April of this year, the prices in the North Atlantic trade from Canada and the U.S.A. are in a deep downward spiral. The only way that these price variations downward can be sustained, is that carriers work together, cooperate, pool resources and ships, and obtain benefits of economy of scale.

Unlike its American neighbours, many countries of the European Union and Asia, where multi-port calls are facilitated, liner services from Canadian ports depart from Halifax, Vancouver or Montreal — not two ports or one port. That means the carriers that operate from Canada have to depend seriously upon the infrastructure of railways and trucks to move cargo to those ports, while the same is not true of their European or Asian contemporaries. This logistically suggests that for such capital-intensive investment, carriers must continue to believe that port calls are necessary transport infrastructure at value.

These observations aside, some 65 per cent of transatlantic cargo exiting Canadian ports is of U.S. origin. Whereas, in the transpacific trade, principally shipped through the West Coast, there is little U.S. export cargo moving by Canadian ports. However, there is a substantial portion of Canadian cargo already moving by American ports.

Generally, although not in all cases, these features work in Canada's favour. Competitive forces, not the least of which are competing U.S. ports, are intent on reducing the outflow of U.S. exports by Canadian ports — hence the added need for Canada to ensure that its own legislation does not encourage carriers to reduce the importance of Canadian ports in the service structure.

The proposals to amend SCEA that are before your committee, could do, in ICWG's view, a fair and balanced approach to the benefit of all stakeholders. They reflect changes to those similarly embraced in the Ocean Shipping Reform Act, OSRA, as earlier adopted by the United States. They retain the balance necessary to maintain international comity and if adopted, will ensure that Canada continues to enjoy a healthy and viable ocean transportation system well into the future.

du Canada, tout particulièrement pour les principaux couloirs commerciaux.

Après avoir entendu nos amis du Conseil des expéditeurs parler des études qu'ils ont effectuées pour démontrer qu'il y a des fluctuations de 30 à 50 p. 100 au niveau des tarifs-marchandises, je dois signaler que votre groupe a été en mesure, de façon discrète et individuelle, de suivre le mouvement des marchandises à partir du Canada à une période donnée afin de déterminer la tendance des prix sur une période de deux ans.

Les prix ne sont allés que dans une direction, à la baisse. J'aimerais également signaler que depuis avril de cette année, les prix pour le transport des marchandises dans l'Atlantique nord, depuis le Canada et les États-Unis, sont en chute libre. Cette tendance à la baisse ne pourra se maintenir que si les transporteurs s'entendent, collaborent, mettent en commun leurs ressources et leurs navires, pour profiter d'économies d'échelle.

Contrairement aux États-Unis, à de nombreux pays de l'Union européenne et de l'Asie, où les escales dans plusieurs ports sont facilitées, les services de ligne à partir des ports canadiens partent simplement de Halifax, de Vancouver ou de Montréal, pas de deux ports ou d'un port. Cela veut dire que les transporteurs qui offrent un service à partir du Canada doivent dépendre énormément de l'infrastructure du système de transport par chemin de fer et par camion pour acheminer les marchandises vers ces ports, alors que la situation est complètement différente pour leurs homologues européens et asiatiques. Ainsi, puisque cela représente des investissements à forte intensité de capital, les transporteurs doivent continuer à croire que les escales dans les ports sont une infrastructure obligée du système de transport essentiel.

Cela dit, quelque 65 p. 100 du fret transatlantique provenant des ports canadiens est d'origine américaine. Quant au transport transpacifique des marchandises qui sont principalement expédiées de la côte Ouest, peu de marchandises américaines sont acheminées à partir de ports canadiens. Cependant, l'inverse est vrai pour les marchandises canadiennes.

Dans l'ensemble, mais ce n'est pas toujours le cas, cela est à l'avantage du Canada. Les forces de la concurrence, et bon nombre d'entre elles proviennent des ports américains, cherchent à réduire l'expédition d'exportations américaines par des ports canadiens — d'où la nécessité pour le Canada de s'assurer que ses propres mesures législatives n'encouragent pas les transporteurs à diminuer l'importance des ports canadiens dans la structure de service.

Les propositions visant la modification de la LDCM dont votre comité est saisi pourraient, de l'avis du GTTI représenter une approche juste et équilibrée qui serait à l'avantage de tous les intervenants. Ces propositions reflètent des modifications analogues apportées un peu plus tôt à l'OSRA, l'Ocean Shipping Reform Act des États-Unis. Elles permettent de maintenir l'équilibre nécessaire pour assurer une courtoisie internationale et, si elles sont adoptées, permettront au Canada de continuer à disposer d'un système de transport océanique sain et viable à l'avenir.

Regrettably, since Canada's Parliament recessed, economic pressures and political events that descended upon the United States this month may together have conspired to affect the underlying fabric of containerized liner shipping services and its general ability to ride out such negative forces. For instance, the earlier thinking that mega-sized container ships may be a feature of next-generation buildings to accommodate continuing world trade growth — ships of 9,000 or 12,000 container units — appears to have been shelved out of deference to recessionary demand.

The suggested withdrawal of tonnage in the major trade lanes of the Transpacific Ocean and in the Far East European trades, and the hugely increased insurance premiums already an expected to attach to liner service, which must necessarily transit what are generally termed "warish areas." Therefore, a period of uncertainty is produced for our industry and indeed and sadly for others.

These negative elements notwithstanding, it is acknowledged that in recent times — especially following upon the introduction of the Ocean Shipping Reform Act in America — shipping conferences have had a declining impact in their influence on freight rates. The preservation of SCEA with the proposed amendments now being addressed by your committee closely follows the principle elements found in OSRA, and therefore, it is axiomatic that this conference influential trend on trade rates will diminish even more. Under the broad definition of a liner shipping conference within SCEA, more than 80 per cent of all liner cargo from Canada is lifted by conference carriers.

Despite these observations, the proposed amendments, as put forward by the Minister of Transport and his staff, coupled with the changes already conceded by the liner shipping industry, ensure that Canadian shippers gain and that they should be able to compete with their neighbours on a level playing field.

Fortuitously, in our judgment, Canadian ports, Canadian railways, Canadian truck interests, Canadian terminal operators and other related Canadian infrastructure providers may also remain competitive and protected.

Carriers need the assurance from all governments interested in securing the above-mentioned services that legislative certainty is something that carriers may expect in exchange for the high investment they incur in delivering such sophisticated and all-embracing container service. With this in mind and contrary to the opinions of those who propose that Canada should lead the global charge to abolish the limited anti-trust exemption — which would be extended to our industry under the proposal before you — we would submit that it would be in Canada's interest to take a lead role in discussing with its trading partners, the thought of preserving the prevailing but limited immunity that carriers should continue to attract.

Malheureusement, depuis le dernier ajournement du Parlement, les pressions économiques et les événements politiques qu'ont connus les États-Unis récemment ont durement ébranlé les services de transport maritime par conteneurs et leur habilité à surmonter des obstacles de ce genre. Par exemple, on avait pensé que les porte-conteneurs de grande taille seraient chose nécessaire dans un proche avenir compte tenu la croissance des échanges commerciaux internationaux — on pensait à des cargos porte-conteneurs de quelque 9 000 à 12 000 conteneurs; cependant ces rêves ont été mis en veilleuse en raison des menaces de récession qui ont été enregistrées.

On propose déjà de réduire la charge des navires qui empruntent les principaux couloirs commerciaux pour le fret transpacifique, de l'Europe et de l'Extrême-Orient, et nous avons déjà enregistré des augmentations importantes des primes d'assurance imposées aux services de ligne. Les compagnies qui n'ont pas le choix doivent traverser ce qu'on appelle les «zones de conflit». C'est pourquoi notre secteur, comme bien d'autres, traverse une période d'incertitude très pénible.

Abstraction faite de ces éléments négatifs, nous reconnaissons que ces derniers temps, — tout particulièrement depuis l'adoption de l'Ocean Shipping Reform Act aux États-Unis — les conférences maritimes ont de moins en moins d'influence sur les tarifs-marchandises. Votre comité se penche actuellement sur la loi dérogatoire ainsi que sur les modifications qui y sont proposées: ces modifications suivent de très près les éléments énoncés dans l'OSRA: on peut donc présumer que l'influence de la conférence sur les tarifs-marchandises diminuera encore plus. Aux termes de la définition générale de conférence maritime figurant dans la loi dérogatoire, plus de 80 p. 100 de toutes les marchandises expédiées par transport maritime au Canada sont acheminées par des transporteurs affiliés à une conférence.

Malgré cela, les amendements proposés, tels que présentés par le ministre des Transports et son personnel, de même que les changements déjà acceptés par l'industrie du transport maritime, garantissent que les expéditeurs canadiens y gagnent et qu'ils devraient être en mesure de concurrencer leurs voisins sur un pied d'égalité.

Fortuitement, à notre avis, les ports canadiens, les sociétés de chemins de fer canadiennes, les entreprises de camionnage canadiennes, les exploitants de silos canadiens ainsi que d'autres fournisseurs d'infrastructures canadiens peuvent aussi demeurer concurrentiels et bénéficier d'une protection.

Les transporteurs doivent obtenir l'assurance de la part de tous les gouvernements intéressés à offrir les services susmentionnés qu'ils peuvent compter sur la stabilité législative en échange du fort investissement qu'ils consentent pour offrir un service de conteneurs aussi perfectionné et complet. C'est dans cet esprit et contrairement à ce que pensent ceux qui proposent que le Canada mène la charge à l'échelle mondiale pour abolir l'exemption limitée des dispositions antitrust — qui serait étendue à notre industrie selon la proposition dont vous êtes saisis — nous dirions qu'il serait dans l'intérêt du Canada d'assumer un rôle de direction dans ses discussions avec ses partenaires commerciaux concernant l'idée de préserver l'immunité courante mais limitée dont les transporteurs devraient continuer de bénéficier.

Honourable senators, thank for your attention. We are at your disposal to answer questions.

The Chairman: Are the shipping services offered by members of your group to and from Canadian ports exclusively for containerized traffic, as opposed to bulk cargo?

Mr. Jordan: Certainly, yes, as opposed to bulk, but we also have container shipping service for roll-on-roll-off cargo, although most are containerized.

The Chairman: Mr. Jordan, you see that the exemption from the Competition Act results in freight rates that are reasonable and stable, from what I read in the documents. The shippers and your customers tell us that this protection results in freight rates that are both too high and unstable. What are we to believe?

Mr. Jordan: I would like to think that you would believe me. I calculated that a can of Labatt or Molson beer, on the shelf in Hamburg, Germany, or on the shelf in London, England, where they drink a great deal of Canadian beer, costs five cents per can to transport 3,000 miles. That is not very much.

I could also tell you that freight rates in all of the trades adjust according to market conditions. There is no question about that. In the case of Canadian trade to Europe, in real dollars, freight rates today are no greater than they were 30 years ago. Mr. Mueller talks about what he did when he was able to negotiate one of those with me, so we know what we are talking about.

The Chairman: Government research suggests that the amount of traffic under conference rate is gradually dropping. Do you agree with that? What do you think the future holds?

Mr. Jordan: The answer to that depends on one's definition of "conferences." In our opinion, with the four categories embraced under conference, we think it is not falling. Eighty per cent, in fact — and perhaps more from Canada — is a very high element of business.

What is falling, however, if I may allude to it, is the incidence of U.S. cargo being shipped via Canadian ports, notably in Montreal, as shown in the statistics just released by the Port of Montreal. Freight rates moved up rather strongly out of Europe when demand for liner space one year or so ago was acute and to the point where certain shippers were offering a premium just to get on-board a ship. Unfortunately, those days have gone. From Canada, the rates have always remained stable and we are perfectly prepared to submit confidential material to explain that.

The Chairman: In terms of international practice, if the United States decides in the coming years to remove the antitrust immunity, do you think Canada should follow their example?

Honorables sénateurs, je vous remercie. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

La présidente: Les services offerts par les membres de votre groupe à partir ou à destination de ports canadiens concernent-ils exclusivement des marchandises conteneurisées, plutôt que des marchandises en vrac?

M. Jordan: Certainement, oui, plutôt que des marchandises en vrac, mais nous avons aussi des services d'expédition par conteneurs pour les navires rouliers, quoique dans la plupart des cas on utilise des conteneurs.

La présidente: Monsieur Jordan, d'après ce que j'ai pu lire dans les documents, vous estimez que l'exemption de l'application de la Loi sur la concurrence permet de maintenir des tarifs de fret raisonnables et stables. Les expéditeurs et vos consommateurs nous disent que cette protection fait plutôt en sorte que les tarifs de fret sont à la fois trop élevés et instables. Qui devons-nous croire?

M. Jordan: J'ose espérer que c'est moi que vous croirez. Selon mes calculs, pour transporter une cannette de bière Labatt ou Molson jusqu'à Hambourg, en Allemagne, ou jusqu'à Londres, en Angleterre, où l'on boit beaucoup de bière canadienne, cela coûte cinq cents, pour parcourir 3 000 milles. Ce n'est pas beaucoup.

Je pourrais aussi vous dire que les tarifs de fret dans tous les secteurs commerciaux s'adaptent aux conditions du marché. Cela ne fait aucun doute. Dans le cas du commerce canadien avec l'Europe, en dollars réels, les tarifs de fret aujourd'hui ne sont pas supérieurs à ce qu'ils étaient il y a 30 ans. M. Mueller parle de ce qu'il faisait quand il pouvait négocier avec moi, alors nous savons de quoi nous parlons.

La présidente: Les recherches effectuées pour le gouvernement donnent à penser que le volume du trafic assujéti au tarif de la conférence diminue graduellement. Est-ce aussi ce que vous pensez? À votre avis, que nous réserve l'avenir?

M. Jordan: La réponse à cette question dépend de la définition qu'on donne au mot «conférence». À notre avis, dans le cas des quatre catégories couvertes par la conférence, nous pensons que le volume ne diminue pas. Quatre-vingt pour cent, en fait — et peut-être davantage à partir du Canada — c'est un très important volume d'affaires.

Ce qui diminue, toutefois, si je peux me permettre de le mentionner, c'est le volume de marchandises américaines qui transitent par des ports canadiens, notamment Montréal, comme le montrent les statistiques que viennent tout juste de publier les autorités du port de Montréal. Les tarifs de fret ont augmenté assez fortement en Europe, il y a un an environ quand la demande d'espace cale était élevée, à tel point que certains expéditeurs offraient de payer une prime juste pour s'assurer des espaces à bord d'un navire. Malheureusement, cette époque est révolue. À partir du Canada, les tarifs sont toujours demeurés stables et nous sommes tout à fait en mesure de fournir des documents confidentiels pour l'expliquer.

La présidente: Pour ce qui est de la pratique internationale, si les États-Unis décidaient dans les années à venir de supprimer l'exemption des dispositions antitrust, pensez-vous que le Canada devrait faire de même?

Mr. Jordan: In future years, I will be on the golf course more frequently but still watching, and I would recommend then that Canada should not do that. I fervently believe that Canada, above any nation, has a major advantage from its liner shipping services and the revenues derived from it. I think it would be rather foolhardy for Canada to follow the U.S.A. if the U.S.A. indeed does decide in five years' time or whatever to remove it. One has to remember that 72 countries have signed the liner code on conference practice. We have to remember that Japan and Australia have only just reviewed their legislation and have decided to continue with the limited antitrust immunity they afford carriers.

Senator Callbeck: You seem to be pretty happy with this legislation.

Mr. Jordan: Yes.

Senator Callbeck: Is there anything you would like to see added or changed, or are you completely happy with it?

Mr. Jordan: Mr. Leblanc, Mr. Watson and I have become students of this proposed legislation over the course of the last 18 months. We also watch very carefully what our friends in the Canadian Shippers' Council are saying, and we are extremely knowledgeable in OSRA. I would say the legislation as it is proposed or the changes proposed are at the peak of where it should go. There should be no more "take away" from the immunity levels, and there is really not much I would personally like to see added. I would ask if my colleagues would like anything added.

Mr. Edward Le Blanc, President, Associated Conferences Secretariat, Interested Carrier Working Group: We would like it to go back to the way it was before, but that is not going to happen.

Mr. Jordan: We think it is an extremely balanced piece of legislation. One has to realize we conceded already four of those points, as an industry, and already implemented those in our agreements.

Senator LaPierre: You have convinced me that you do not need immunity, limited or otherwise.

Mr. Jordan: I must have been a very bad speaker.

Senator LaPierre: You have admitted you are not a cartel and do not do all the nasty things cartels do. Your people are quite independent of each other and can move in and out of the conferences as the spirit moves them, and they all compete with each other.

You are not a cartel and cannot fix prices because some of your members are not going to follow them. You cannot do whatever it is you say on whatever page it is. You should always number your pages. You tell us that you can discuss a common tariff and all that, but you do not do that to the detriment of competition. You are not a cartel and do not need immunity. Case ends.

M. Jordan: Dans les années à venir, on me verra plus souvent sur les terrains de golf, mais je m'intéresserai encore à la question et je recommanderai alors que le Canada n'emboîte pas le pas. Je crois sincèrement que le Canada, plus que toute autre nation, tire un grand avantage de ces services de transport maritime et des revenus qu'on en retire. Je pense qu'il serait téméraire pour le Canada de suivre l'exemple américain, si effectivement les États-Unis devaient décider dans cinq ans ou à quelque autre moment d'y renoncer. Il faut bien se rappeler que 72 pays ont adhéré signé le code relatif aux conférences. Nous devons nous rappeler que le Japon et l'Australie viennent tout juste de réexaminer leur législation en la matière et qu'ils ont décidé de maintenir la protection antitrust limitée qu'ils accordent aux transporteurs.

Le sénateur Callbeck: Vous semblez être très satisfait de ce projet de loi.

M. Jordan: Oui.

Le sénateur Callbeck: Aimeriez-vous qu'on apporte des modifications au projet de loi ou en êtes-vous complètement satisfait?

M. Jordan: M. Le Blanc, M. Watson et moi avons étudié ce projet de loi au cours des 18 derniers mois. Nous suivons également avec attention ce que disent nos amis les expéditeurs et nous connaissons à fond le fonctionnement de l'OSRA. À mon avis, le projet de loi tel qu'il est libellé ou les changements proposés sont parfaits. Nous ne devrions pas réduire davantage le niveau d'exemption, et je ne crois pas qu'on devrait ajouter grand-chose au projet de loi. Est-ce que mes collègues croient qu'on pourrait faire des ajouts au projet de loi?

M. Edward Le Blanc, président, Associated Conferences Secretariat, Interested Carrier Working Group: Nous préférons retourner à ce que c'était auparavant, mais cela ne va pas se produire.

M. Jordan: À notre avis, c'est un projet de loi extrêmement bien équilibré. N'oubliez pas que notre industrie a déjà acquiescé à quatre de ces points et nous les avons déjà incorporés dans nos ententes.

Le sénateur LaPierre: Vous m'avez convaincu que vous n'avez pas besoin d'exemption, limitée ou autre.

M. Jordan: J'ai dû très mal m'exprimer.

Le sénateur LaPierre: Vous avez dit ne pas être un cartel et n'avoir aucun mauvais comportement des cartels. Vos membres sont relativement indépendants les uns des autres et peuvent se joindre à des conférences ou s'en retirer comme ils le veulent, et ils se font tous concurrence.

Vous n'êtes pas un cartel et vous ne pouvez pas fixer les prix parce que certains de vos membres ne les respecteront. Vous ne pouvez pas faire ce qui est écrit sur une page donnée. Vous devriez toujours numéroter vos pages. Vous nous dites que vous pouvez discuter d'un tarif conjoint et tout le reste, mais pas au détriment de la concurrence. Vous n'êtes pas un cartel et vous n'avez pas besoin d'exemption. Point final.

Mr. Jordan: I would not agree with you, sir. I consider the scenario we are in, in answer to that question, as when one marries. One likes to see what one's partner is like and with whom you are going to share your investments. We have to realize that in our business we no longer have an individual set of ships that we work with. We work with partners.

You therefore need to have an immunity that allows you to talk to your partners about all sorts of things and not just price. You also need to be fairly certain, when you are spending \$100 million or \$150 million, as we just put into the St. Lawrence River trade, that your partners have a reasonably similar mind to you on pricing and are not about to come on board your ship and undercut all your rates just to satisfy their own P & L. Those are the things you need.

Senator LaPierre: That is free competition. That is the way business operates. The banks have no cartel, and yet the interest rates are comparable one to the other. They do not have to sit down, and they tell us they do not sit down and fix the interest rates among themselves.

Why do you need this protection? You are business people. You invest \$1 billion into things. You take a risk, like the taxi driver takes a risk by buying a licence at \$600,000 or whatever it costs. He does not demand immunity and set up tariffs.

I find it difficult to believe that in order that your business to carry, you need the capacity to come together and fix prices so the poor man who was here before you finds himself a victim of your astonishing power to determine the tariff. If I understood him, he does not want you to have that power because it endangers his company. He wants to be able to bargain from carrier to carrier to get the best price possible, but you arrange it in such a way as to not permit this. That would be a crime in every other instance. You commit this action, and you do not want to pay the consequences of it, in the name of competition.

Mr. Jordan: You have misunderstood, if I may. As I just indicated, even in the traditional conference now, there are individual contract facilities with individual shippers.

Senator LaPierre: No question. Does the carrier who becomes an independent participate in the conference? For example, I go to your conference, and you say this is the tariff. He winks at me, or she does, and after that we go outside and have a beer, and he tells me he will give me 20 per cent less if I go with his ship. Is that possible?

Mr. Jordan: It certainly was possible in the past and no doubt is still possible these days. That was abuse of privilege. Now that we have things like individual service contracts and confidentiality — certainly in America and between two willing partners in Canada — those kinds of practices have diminished

M. Jordan: Je suis en désaccord avec ce que vous dites, sénateur. En réponse à votre intervention, je comparerais notre situation à celle d'un mariage. Nous voulons connaître nos partenaires et savoir avec qui nous allons partager nos investissements. Dans notre industrie, nous ne faisons plus affaire avec un seul groupe de navires. Nous travaillons avec des partenaires.

Nous devons donc avoir une certaine exemption d'immunité nous permettant de parler avec nos partenaires de toutes sortes de questions et pas nécessairement uniquement de prix. Nous devons également être assez sûrs, quand nous dépensons 100 millions ou 150 millions de dollars, comme nous venons tout juste d'investir dans le commerce le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, que nos partenaires demandent des prix semblables et ne vont pas monter à bord de notre navire et offrir des taux plus bas que les nôtres afin de voir à leur propre L/P. Voilà le genre de choses dont nous avons besoin.

Le sénateur LaPierre: C'est la libre concurrence. C'est le marché libre. Les banques ne sont pas membres d'un cartel, mais elles fixent des taux d'intérêts semblables. Les banques n'ont pas à se concerter, elles nous disent qu'elles ne se concertent pas pour fixer les taux d'intérêts entre elles.

Pourquoi avez-vous besoin de cette protection? Vous êtes des gens d'affaires. Vous faites des investissements de l'ordre de 1 milliard de dollars. Vous prenez des risques, tout comme le chauffeur de taxi qui prend le risque de dépenser 600 000 \$, ou quel que soit le prix, pour s'acheter un permis. Ce chauffeur ne demande pas une exemption pour établir ses tarifs.

J'ai de la difficulté à croire que votre industrie, pour être viable, doive se concerter et fixer les prix, de sorte que le pauvre type qui a comparu avant nous devient victime de votre pouvoir énorme en matière de détermination des tarifs. Si j'ai bien compris ce qu'il a dit, il ne veut pas que vous ayez ce pouvoir, car cela met en danger la survie de sa compagnie. Il veut pouvoir négocier avec divers transporteurs afin d'obtenir le meilleur prix, mais vous faites en sorte qu'il ne puisse pas. Dans n'importe quel autre domaine, cela constituerait un crime. Vous commettez ce crime, mais vous ne voulez pas en payer les conséquences, et ce, au nom de la concurrence.

M. Jordan: Permettez-moi de vous corriger. Comme je viens de l'indiquer, à l'heure actuelle, il existe des contrats d'exclusivité pour les expéditeurs individuels, même au sein des conférences traditionnelles.

Le sénateur LaPierre: Je n'en doute pas. Le transporteur qui commence à travailler pour son propre compte fait-il partie de la conférence? Par exemple, je me rends à votre conférence et vous m'annoncez le tarif. Mon interlocuteur, ou interlocutrice, me fait un clin d'oeil, puis nous allons prendre une bière ensemble. Il m'offre un rabais de 20 p. 100 si je choisis son navire. Est-ce que ce genre de situation peut se produire?

M. Jordan: C'était certainement possible par le passé et cela l'est encore aujourd'hui. C'était un abus de privilège. Mais depuis l'avènement des contrats d'exclusivité et de la confidentialité — c'est du moins le cas en Amérique et entre deux partenaires consentants au Canada — ce genre de comportement a

radically. It is a fact of life that if a gentleman or a firm is a member of a conference and leaves that conference and prices himself, in many senses he is in no different position to a member of a conference as the traditional conference is disappearing. Each individual member of that conference, if he wishes to, can either take independent rate action on his own, irrespective of what the conference says, or he can and may make a contract with a willing shipper, and if both parties are willing to have a confidential contract, that would apply.

Having said that, under the next variation, which is the discussion agreement, you indeed do have members of discussion agreements who are also or used to be conference traditional orientated and independent or non-conference carriers. They work together on the basis of discussing price but not necessarily agreeing to follow the price.

Senator LaPierre: Are they immune?

Mr. Jordan: They have antitrust immunity, yes, in America and every country we know in the world.

Senator LaPierre: The chair said that in the United States they are going to sunset this clause.

Mr. Jordan: No, sir. There is no sunset.

Senator LaPierre: Would Canadian Pacific go bankrupt if the sunset clause were removed?

Mr. Jordan: I do not think Canadian Pacific will go bankrupt, but at the meeting of the Canadian Pacific board to put its various divisions public, CP Ships would be a very unhappy company. I would have thought.

Senator LaPierre: Why is it that you have to be treated differently than any other business conglomerate or discussion group or conference group? If the banks did this, we would take them to court in an hour.

Mr. Jordan: Under SCEA — as under OSRA, as under the European Community — all of those groups are treated in the same fashion. They have immunity to follow practices and to make rates providing they operate within the disciplines imposed by governments. In the U.S.A., those disciplines are extreme. In Canada, they are less extreme, but there is still a discipline and there is still a possibility of abuse.

The answer to your question is an easy answer to give, but it has been given for 100 years in the liner shipping trade. The liner shipping trade is the one business in the world that suffers dramatically from instability during cyclical trading times and imbalances in trading patterns that lead to fights and collapse and the like. Those circumstances have not disappeared, sir, in 100 years.

Senator LaPierre: You are still carrying tea.

Mr. Jordan: We carry tea for Tetley into Canada, and Mr. Watson has been trying to take it a way for a long while.

Mr. Dave Watson, President, OOCL, Interested Carrier Working Group: And will continue to try.

grandement décliné. C'est vrai que si un homme ou une compagnie est membre d'une conférence et décide par la suite de devenir indépendant, cette personne ou compagnie est à vrai dire dans la même situation qu'un membre d'une conférence, puisque la conférence traditionnelle est en voie de disparition. Chaque membre de cette conférence peut, s'il le veut, fixer son propre tarif, qu'importe celui de la conférence, ou signer un contrat avec un expéditeur consentant, et si les deux parties veulent signer un contrat confidentiel, c'est leur droit.

Cela dit, en vertu de l'autre arrangement, soit l'accord de discussion, il y a aussi des membres d'accords de discussion qui sont aussi ou étaient des transporteurs des conférences traditionnelles et même des transporteurs indépendants qui ne sont pas membres d'une conférence. Ils travaillent ensemble sur la question du prix, mais ne décident pas nécessairement de respecter le prix.

Le sénateur LaPierre: Sont-ils exemptés?

M. Jordan: Ils sont exemptés des dispositions de la législation antitrust, certes, en Amérique et partout ailleurs au monde.

Le sénateur LaPierre: Le président a dit que les États-Unis allaient adopter une disposition de temporisation à ce sujet.

M. Jordan: Non, monsieur. Il n'y aura pas de disposition de temporisation.

Le sénateur LaPierre: Est-ce que Canadien Pacifique ferait faillite si on éliminait la disposition de temporisation?

M. Jordan: J'en doute, mais au cours de la réunion du conseil d'administration de Canadien Pacifique visant à introduire en bourse les diverses divisions de la compagnie, CP Navigation n'aurait pas du tout été contente, du moins c'est ce que je pense.

Le sénateur LaPierre: Pourquoi exigez-vous qu'on vous traite différemment des autres conglomerats ou des autres groupes de discussion ou groupes de conférence? Si les banques agissaient ainsi, on les poursuivrait immédiatement devant les tribunaux.

M. Jordan: En vertu de la LDCM, tout comme de l'OSRA et des lois de la Communauté européenne, tous ces groupes sont traités de la même façon. Ils jouissent d'exemptions leur permettant de faire certaines choses et de fixer leurs propres tarifs, mais à la condition de respecter les mesures imposées par les gouvernements. Aux États-Unis, ces mesures sont extrêmes. Elles le sont moins au Canada, mais elles existent néanmoins et il est toujours possible qu'il y ait des abus.

La réponse à votre question est facile, mais on la connaît déjà depuis 100 ans dans l'industrie du transport maritime. C'est le secteur dans le monde qui fait les frais des périodes d'instabilité résultant d'une économie cyclique et des déséquilibres dans les structures commerciales, ce qui donne parfois lieu à des batailles et à des faillites. Cette situation n'a pas changé depuis 100 ans, monsieur.

Le sénateur LaPierre: Vous transportez toujours du thé.

M. Jordan: Nous transportons du thé Tetley au Canada, et M. Watson tente depuis longtemps de nous enlever ce contrat.

M. Dave Watson, président, OOCL, Interested Carrier Working Group: Et nous ne sommes pas sur le point d'arrêter.

Senator Adams: You are saying that you have competition with American shipping, and you mentioned a figure. Do you have competition with any other shippers, or is there a monopoly in Canada? How does the system work?

Mr. Jordan: I will deal with this question from the perspective of CP Ships. Our competitors, in the sense of the market from the eastern section of Canada and indeed in Montreal, are American carriers and carriers coming from Asia moving down the coast. They compete for our Canadian cargo and take it back to New York. There is a railway service that runs down there and does that. On the West Coast we have the same situation. There is an inherent plight between Canada taking cargo through America, and likewise Canadian carriers taking American cargo.

If I can look at my competitor as I ship into the European theatre I count 20 competing carriers, minimum. Then, of course, we have freight forwarders and non-vessel operators who also compete with us in the direct marketplace. It is a highly competitive business.

Senator Adams: Our dollar is only worth about 60 cents American. Do you have better business than some of the American companies using your ships?

Mr. Jordan: The currency of tariffs in the course of the last 20 years, because of the volatility of currencies themselves, has caused us to put our tariffs in U.S. dollars even for Canadian trade, and in Deutschmarks in some parts of the world. Currency fluctuations have been taken care of by currency adjustments, which has been a traditional practice in the conferences and the like.

I would not be flippant if I said that in my judgment Canada is an afterthought for some carriers. If the ship is not full of American cargo when it leaves American ports, they might pop over the border and take some hay or some pulp to Japan and the Far East. That is a fact of life. I simply look at this from the perspective of freight rates. The currency does not play a major part in whether a carrier is interested in Canadian cargo or American cargo.

In the Canadian Shippers' Council paper they make a statement that carriers would go after cargo that is profitable, or words to that effect. I hesitate to say it, but I do not know one piece of profitable cargo that moves on ships from Canada. I know of Canadian cargo that moves on ships from Canada that contributes to the fixed expenses of the steamship operator and helps with the imbalance of trade.

I fear that if, from a shipper's perspective, immunity was lifted and the Canadian shippers relied on shipping services for the profitability of Canadian cargos, there would be no shipping services for Canadians.

Senator Adams: I live in the Arctic, in the territory of Nunavut. You mentioned about shipping Molson beer and the cost of that. What is the best way to make a profit, from kilograms or

Le sénateur Adams: Vous nous avez dit que vous faites concurrence aux expéditeurs américains et vous avez mentionné un chiffre. Faites-vous également concurrence à d'autres expéditeurs, ou existe-t-il un monopole au Canada? Comment fonctionne le système?

M. Jordan: Je répondrai en vous donnant le point de vue de CP Navigation. Nos concurrents, c'est-à-dire dans l'est du Canada et, en fait, à Montréal, sont des transporteurs américains et des transporteurs venant d'Asie qui longent la côte. Ils cherchent à transporter des marchandises canadiennes pour les ramener à New York. Mais nous avons le chemin de fer pour accomplir cela. Même chose pour la côte Ouest. Il y a un problème fondamental quant aux compagnies canadiennes qui transportent des marchandises en passant par les États-Unis et aux transporteurs canadiens qui transportent des marchandises américaines.

Je peux vous nommer au moins 20 transporteurs qui nous font concurrence dans le transport des marchandises vers le marché européen. Dans le marché direct, nous avons aussi d'autres concurrents, tels les transitaires et les transporteurs non maritimes. C'est un secteur hautement concurrentiel.

Le sénateur Adams: Le dollar canadien ne vaut que 60 cents US. Cela vous donne-t-il un avantage concurrentiel par rapport aux compagnies américaines qui font appel à vos navires?

M. Jordan: À cause de l'instabilité des taux de change, on a dû, au cours des 20 dernières années, fixer nos tarifs en dollars américains, même pour le commerce canadien, et en deutschmarks dans d'autres marchés à travers le monde. Nous avons rajusté les taux de change pour contrer les effets des fluctuations de ceux-ci. Cette stratégie est pratiquée depuis longtemps par les conférences et ailleurs.

Je ne blaguerais pas si je disais qu'à mon avis, le Canada ne compte pas pour beaucoup aux yeux de certains transporteurs. Si un navire n'est pas rempli de marchandises américaines en quittant un port américain, il se rendra peut-être au Canada pour prendre du foin ou de la pâte de papier à destination du Japon et de l'Extrême-Orient. C'est un fait. Je regarde la situation du point de vue des tarifs de marchandises. La monnaie n'est pas un facteur important pour déterminer si un transporteur transporte des marchandises canadiennes ou américaines.

Dans son mémoire, le Conseil canadien des expéditeurs dit plus ou moins que les transporteurs préféreraient transporter des marchandises rentables. J'hésite à l'affirmer, mais il n'existe aucune marchandise rentable pour les transporteurs canadiens au départ du Canada. Il y a des marchandises canadiennes qui contribuent aux dépenses fixes de l'exploitant maritime et au déséquilibre commercial.

Du point de vue de l'expéditeur, j'ai bien peur que si l'exemption était enlevée et que si les transporteurs canadiens ne pouvaient compter que sur le transport des marchandises canadiennes pour être rentables, les services de transport maritime disparaîtraient du Canada.

Le sénateur Adams: Je vis dans l'Arctique, dans le territoire du Nunavut. Vous avez parlé du coût du transport de la bière Molson. Comment réaliser les meilleurs profits: à partir du poids

cube? There are many ways. I can never win. Anything I want to ship, either I do not have enough weight or we put on a cube.

Mr. Jordan: That is an interesting statement. In the St. Lawrence River trade, one of the problems that has become apparent is the lack of water in that river. The consequence of the lack of water to our services — that is Mr. Watson's and my service to Europe — is that invariably we must reduce the dead weight that our ships contain by up to 1,000 containers a sailing. That is a significant amount of risk and cost: because we bear the cost of the ship we cannot take the cargo.

Fortunately, we have invested in a fleet of three ships that can deal with those idiosyncrasies of water and allow us to continue to lift the sort of volume we would expect. However, it did cost us \$150 million. We did that in good faith and trust that SCEA would not materially be changed from what we understood it might be.

The Chairman: Thank you for your testimony here tonight.

Honourable senators, we will meet again next week for a discussion on the bill in camera. After that, we will come back after our one-week recess to study the bill clause by clause.

The committee adjourned.

en kilogramme ou à partir de la capacité volumétrique? Cela peut se faire de nombreuses façons. Je n'y gagne jamais. Quand je veux faire expédier quelque chose, on me dit soit que la marchandise ne fait pas le poids requis ou que cela devra se faire par volume cubique.

M. Jordan: C'est intéressant. Pour ce qui est du commerce sur la Voie maritime du Saint-Laurent, nous avons dû faire face à plusieurs problèmes, notamment le bas niveau du fleuve. Par conséquent, M. Watson et moi devons réduire le poids mort de nos navires à destination de l'Europe jusqu'à 1 000 conteneurs par voyage. Cela représente un coût et un risque énorme: parce que nous payons pour le navire, nous ne pouvons pas transporter les marchandises.

Heureusement, nous avons investi dans une flotte de trois navires qui peuvent naviguer dans des eaux moins profondes avec la même cargaison. Par contre, cet investissement nous a coûté 150 millions de dollars. Nous avons agi de bonne foi et nous espérons que la LDCM ne subira pas de changement important outre ceux dont on a discuté.

La présidente: Merci d'avoir été des nôtres ce soir.

Honorables sénateurs, nous nous réunirons la semaine prochaine pour discuter du projet de loi à huis clos. Nous reviendrons ensuite après la relâche d'une semaine pour étudier le projet de loi article par article.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Tuesday, September 25, 2001

From the Canadian Shipowners Association:

Donald N. Morrison, President;

Rejean Lanteigne, Vice-President, Operations.

From the Canadian Yachting Association:

Micheal Vollmer, Vice-President, Recreation.

Le mardi 25 septembre 2001

De l'Association des armateurs canadiens:

Donald N. Morrison, président;

Rejean Lanteigne, vice-président, Opérations.

De l'Association canadienne de yachting:

Michael Vollmer, vice-président, Navigation de plaisance.

Wednesday, September 26, 2001

From the Canadian Shippers Council:

David W. Goffin, Secretary-Treasurer and Vice-President,
Canadian Chemical Producers Association;

Lisa MacGillivray, President, Canadian Industrial
Transportation Association;

Walter Mueller, Secretary General.

From The Interested Carrier Working Group:

Edward Le Blanc, President, Associated Conferences
Secretariat;

Dave Watson, President, OOCL;

Michael Jordan, Director, CP Ships.

Le mercredi 26 septembre 2001

Du Canadian Shippers Council:

David W. Goffin, secrétaire-trésorier et vice-président,
Association canadienne des fabricants de produits chimi-
ques;

Lisa MacGillivray, présidente, Association canadienne de
transport industriel;

Walter Mueller, secrétaire général.

Du Interested Carrier Working Group:

Edward Le Blanc, président, Associated Conferences
Secretariat;

Dave Watson, président, OOCL;

Michael Jordan, directeur, CP Navigation.



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, October 3, 2001 (*in camera*)
Tuesday, October 16, 2001
Wednesday, October 17, 2001

Issue No. 14

Consideration of a draft report and

Sixth and seventh meetings on:
Bill C-14, An Act respecting shipping and navigation
and to amend the Shipping Conferences
Exemption Act, 1987 and other Acts

INCLUDING:
THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-14)

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-septième législature, 2001

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 3 octobre 2001 (à huis clos)
Le mardi 16 octobre 2001
Le mercredi 17 octobre 2001

Fascicule n° 14

Étude de l'ébauche d'un rapport et

Sixième et septième réunions concernant:
Le projet de loi C-14, Loi concernant la marine
marchande et la navigation et modifiant la Loi
dérogatoire de 1987 sur les conférences
maritimes et d'autres lois

Y COMPRIS:
LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(projet de loi C-14)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Finestone, P.C.
Biron	Gustafson
Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, P.C.	(or Kinsella)
(or Robichaud, P.C.)	Maheu
Chalifoux	Phalen
Eyton	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Callbeck substituted for that of the Honourable Senator Poy (*October 10, 2001*).

The name of the Honourable Senator Biron substituted for that of the Honourable Senator Fitzpatrick (*October 17, 2001*).

The name of the Honourable Senator Chalifoux substituted for that of the Honourable Senator Gill (*October 17, 2001*).

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator LaPierre (*October 17, 2001*).

The name of the Honourable Senator Phalen substituted for that of the Honourable Senator Morin (*October 17, 2001*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Finestone, c.p.
Biron	Gustafson
Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Robichaud, c.p.)	Maheu
Chalifoux	Phalen
Eyton	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Callbeck est substitué à celui de l'honorable sénateur Poy (*le 10 octobre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Biron est substitué à celui de l'honorable sénateur Fitzpatrick (*le 17 octobre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Chalifoux est substitué à celui de l'honorable sénateur Gill (*le 17 octobre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Maheu est substitué à celui de l'honorable sénateur LaPierre (*le 17 octobre 2001*).

Le nom de l'honorable sénateur Phalen est substitué à celui de l'honorable sénateur Morin (*le 17 octobre 2001*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, October 3, 2001
(20)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, *in camera*, at 5:30 p.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Eyton, Finestone, P.C., Fitzpatrick, Gill, LaPierre, Oliver, Poy and Spivak (10).

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the Committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

Also in attendance: Josée Thérien, Legislative Clerk, Committees Directorate.

The committee proceeded to the consideration of a draft report.

At 7:00 p.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, October 16, 2001
(21)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:26 a.m., in Room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, P.C., Fitzpatrick, Gill, LaPierre, Oliver and Spivak (9).

Other senator present: The Honourable Senator Rompkey, P.C. (1).

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2001, the committee proceeded to study Bill C-14. (*See Issue No. 10, Wednesday, June 6, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESS:

From the Canadian Yachting Association:

Michael Vollmer, Vice-President, Recreation.

The witness made a presentation and answered questions.

At 10:35 p.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 3 octobre 2001
(20)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 17 h 30, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Eyton, Finestone, c.p., Fitzpatrick, Gill, LaPierre, Oliver, Poy et Spivak (10).

Également présents: Martin Brennan, conseiller spécial du comité et Joseph Dion, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présente: Josée Thérien, greffière législative, Direction des comités.

Le comité procède à l'étude d'une ébauche de rapport.

À 19 heures, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 16 octobre 2001
(21)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 26, dans la pièce 257, de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Finestone, c.p., Fitzpatrick, Gill, LaPierre, Oliver et Spivak (9).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Rompkey, c.p. (1).

Également présent: Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2001, le comité procède à l'étude du projet de loi C-14. (*Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule n^o 10 du mercredi 6 juin 2001.*)

TÉMOIN:

De l'Association canadienne de yachting:

Michael Vollmer, vice-président, récréatif.

Le témoin fait un exposé et répond aux questions.

À 10 h 35, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Wednesday, October 17, 2001
(22)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:32 p.m., in Room 256, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Chalifoux, Eyton, Gustafson, Maheu, Oliver, Phalen and Spivak (11).

In attendance: Martin Brennan, Special Advisor to the Committee and Joseph Dion, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on May 30, 2001, the committee proceeded to study Bill C-14. (*See Issue No. 10, Wednesday, June 6, 2001, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From Transport Canada:

Bud Streeter, Director General, Marine Safety;
Mark Gauthier, Senior Counsel, Legal Services.

From Fisheries and Oceans Canada:

Tim Meisner, Director, Policy and Legislation;
Michel Desparois, Manager, Marine Communications and Traffic Services and former Manager, Office of Boating Safety;
Aziz Saheb-Ettaba, Counsel, Legal Services.

The witnesses made a presentation and answered questions.

It was agreed — That the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-14.

It was agreed — That the title stand postponed.

It was agreed — That clause 1 stand postponed.

It was agreed — That clauses 2 to 4 carry.

It was agreed — That clauses 5 to 40 carry.

It was agreed — That clauses 41 to 79 carry.

It was agreed — That clause 80 to 103 carry.

It was agreed — That clauses 104 to 124 carry.

It was agreed — That clauses 125 to 139 carry.

It was agreed — That clauses 140 to 152 carry.

It was agreed — That clauses 153 to 164 carry.

It was agreed — That clauses 165 to 184 carry.

It was agreed — That clauses 185 to 193 carry.

It was agreed — That clauses 194 to 209 carry.

It was agreed — That clauses 210 to 246 carry.

It was agreed — That clauses 247 to 269 carry.

It was agreed — That clauses 270 to 274 carry.

It was agreed — That clauses 275 to 324 carry.

OTTAWA, le mercredi 17 octobre 2001
(22)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 32, dans la pièce 256 de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Chalifoux, Eyton, Gustafson, Maheu, Oliver, Phalen et Spivak (11).

Également présents: Martin Brennan, conseiller spécial du comité et Joseph Dion, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 30 mai 2001, le comité procède à l'étude du projet de loi C-14. (*Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule no 10 du mercredi 6 juin 2001.*)

TÉMOINS:

De Transports Canada:

Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime;
Mark Gauthier, avocat-conseil, Services juridiques.

De Pêches et Océans Canada:

Tim Meisner, directeur, Politiques et législation;
Michel Desparois, gestionnaire, Services de communications et de trafic maritime et ancien gestionnaire, Bureau de la sécurité nautique;
Aziz Saheb-Ettaba, avocat, Services juridiques.

Les témoins font un exposé et répondent aux questions.

Il est convenu — Que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-14.

Il est convenu — Que l'adoption du titre soit reportée.

Il est convenu — Que l'adoption de l'article 1 soit reportée.

Il est convenu — Que les articles 2 à 4 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 5 à 40 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 41 à 79 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 80 à 103 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 104 à 124 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 125 à 139 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 140 à 152 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 153 à 164 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 165 à 184 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 185 à 193 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 194 à 209 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 210 à 246 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 247 à 269 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 270 à 274 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 275 à 324 soient adoptés.

It was agreed — That clauses 325 to 330 carry.

It was agreed — That clauses 331 to 334 carry.

It was agreed — That schedules 1 to 3 carry.

It was agreed — That clause 1 carry.

It was agreed — That the title carry.

It was agreed — That the Bill carry.

At 6:40 p.m., it was agreed — That the committee proceeded in camera to discuss possible observations to append to Bill C-14.

It was agreed — That the Chair report the Bill, as adopted, with observations, to the Senate.

At 7:05 p.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Il est convenu — Que les articles 325 à 330 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 331 à 334 soient adoptés.

Il est convenu — Que les annexes 1 à 3 soient adoptées.

Il est convenu — Que l'article 1 soit adopté.

Il est convenu — Que le titre soit adopté.

Il est convenu — Que le projet de loi soit adopté.

À 18 h 40, il est convenu — Que le comité poursuive ses travaux à huis clos pour discuter d'observations possibles à joindre en annexe au projet de loi C-14.

Il est convenu — Que le président fasse rapport au Sénat du projet de loi adopté, assorti d'observations.

À 19 h 05, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, October 18, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-14, An Act respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other Acts, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, May 30, 2001, examined the said Bill and now reports the same without amendment, but with observations which are appended to this report.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

APPENDIX

to the Sixth Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications

While the Committee considers the bill to be a much-needed updating of outdated shipping legislation and, at the same time, a bill which takes new steps in the critically important areas of environmental protection and vessel safety, it nevertheless has a number of concerns which it wishes to register at this time.

The Committee's primary concerns have to do with the pollution of waterways and safety of pleasure craft.

Pollution of our waterways is a long-standing and growing problem. Recent issues such as the import of invasive species in ship ballast, and the disposal of cruise ship waste in the Inside Passage off the coast of British Columbia, are added to long-standing concerns such as the discharge of bilge water. Pleasure craft, though individually small polluters, cumulatively may well constitute a significant environmental danger to a much wider range of waterways.

The provisions of Part 8, which deal with pollution prevention and response generally, come under the authority of the Department of Fisheries and Oceans, the jurisdiction for this legislation being shared between Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans. These provisions seem comprehensive and well thought out. However, it also appears that these provisions are far-reaching and will require both widespread enforcement and education. It is not at all clear whether the department will have the resources to do the job adequately.

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 18 octobre 2001

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été délégué le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 30 mai 2001, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement, mais avec des observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

ANNEXE

au sixième rapport du Comité sénatorial permanent des Transports et des communications

Le Comité juge que le projet de loi constitue une mise à jour absolument nécessaire de la vieille loi sur la marine marchande et que cette mesure législative comprend également de nouvelles orientations dans les secteurs cruciaux de la protection de l'environnement et de la sécurité des embarcations, mais il a néanmoins un certain nombre de préoccupations qu'il souhaite rendre publiques à ce moment-ci.

Les principales préoccupations du Comité ont trait à la pollution des voies navigables et à la sécurité des embarcations de plaisance.

La pollution de nos voies navigables constitue un vieux problème qui ne cesse de prendre de l'ampleur. Des événements récents comme l'importation d'espèces envahissantes dans les eaux de ballast des navires, et le rejet de déchets par des paquebots de croisière dans l'Inside Passage, au large de la côte de la Colombie-Britannique, viennent s'ajouter aux inquiétudes que suscitait déjà la vidange en mer des eaux de cale. De plus, les embarcations de plaisance, même si elles constituent de petits pollueurs prises individuellement, peuvent très bien représenter à la longue un danger environnemental important pour un bien plus grand éventail de voies navigables.

Les dispositions de la partie 8, qui traitent de la prévention de la pollution et des interventions, relèvent de la compétence du ministère des Pêches et des Océans, mais cette loi est du ressort à la fois de Transports Canada et du ministère des Pêches et des Océans. Ces dispositions semblent complètes et bien pensées. Toutefois, il semble également que ces dispositions soient d'une portée considérable et qu'elles nécessiteront énormément d'efforts sur le plan de l'exécution de la loi et de l'éducation. On ne sait pas trop si le ministère disposera des ressources nécessaires pour s'acquitter de cette tâche convenablement.

The Committee has similar concerns with the provisions that deal with pleasure craft, Part 10. The Committee is informed that the provisions of the bill would give the appropriate department full authority to licence boats, and regulate and enforce safe operations. Indeed, the Committee is informed that this is only an updating of what currently exists in the law.

Not all members of this Committee, possibly like many other citizens of this country, were aware that the boats on their lakes and rivers were operating under the regulation and enforcement of the Department of Fisheries and Oceans and Transport Canada. Citizens may not know whether it is the federal government, a provincial government or indeed their municipality and its police force, which is responsible for setting and enforcing safe boating regulations and pollution prevention measures, or if the authority has been delegated from one government to another, or if regulations are simply not being enforced.

It seems to the Committee that legislation which takes care of the problem "on paper", but which in reality is not adequately enforced, does not improve the state of affairs and may even on occasion have a negative effect. This is because the impression can be given that problems are being dealt with when, in reality, that is not the case.

The Committee believes several actions are needed to respond to its concerns. There is a need to clarify the jurisdictional issues. Although the jurisdictional authority may be clear to specialists working in the field, there is a great need for this to be made clear to the public at large. There is a need for the departments to educate the public as to who is responsible and has the authority for the regulations governing pollution prevention and pleasure craft safety, and to develop their enforcement plans and resource requirements in these areas.

The Committee therefore strongly recommends the Ministers to take these actions and secondly, to consider realistically if these sections, relating to pollution prevention and pleasure craft, can be enforced adequately with the resources at their disposal and, if not, to consider what other actions could be taken to ensure the safety of pleasure craft operators and the ecological integrity of our waterways. The Committee will review if these actions are taken and want to be informed of the outcomes.

The last issue of some concern to the Committee is the introduction in the marine mode of the new enforcement tool of administrative penalties. While the arguments in favour of introducing administrative penalties may be convincing, nevertheless their introduction in some sense results in a diminution, or delay, of due process in the legal sense. The Committee therefore wishes to be reassured in its understanding that anyone assessed an administrative penalty would have (after

Le Comité éprouve des craintes semblables en ce qui touche aux dispositions portant sur les embarcations de plaisance, soit la partie 10. On l'a informé que les dispositions du projet de loi accorderaient au ministère concerné tous les pouvoirs voulus concernant l'immatriculation des bateaux, la réglementation de leur utilisation sécuritaire et les contrôles d'application. En fait, on a précisé au Comité qu'il ne s'agissait que d'une mise à jour des dispositions actuelles de la loi.

Ce n'était pas tous les membres du Comité, tout comme peut-être bon nombre d'autres citoyens de ce pays, qui étaient au courant que les embarcations circulant sur nos lacs et rivières étaient régies par les ministères des Pêches et des Océans et des Transports. Il se peut que les citoyens ne sachent pas trop si c'est le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial ou en fait leur municipalité (et sa force policière) qui est responsable de l'établissement et de l'application des règlements sur l'utilisation sécuritaire des embarcations et des mesures visant à prévenir la pollution, ou si ces pouvoirs ont été délégués d'un palier de gouvernement à un autre, ou encore si ces règlements ne sont tout simplement pas appliqués.

Le Comité est d'avis qu'une loi qui corrige ce problème «sur papier», mais qui n'est pas en réalité appliquée comme il se doit ne permet pas d'améliorer la situation et peut même contribuer à l'aggraver, notamment parce que cela peut donner l'impression qu'on résout les problèmes alors que ce n'est pas le cas dans les faits.

Le Comité estime que plusieurs mesures sont nécessaires pour dissiper ces inquiétudes. Il faut clarifier les compétences des diverses autorités. Ce partage des compétences est peut-être clair pour les spécialistes qui travaillent dans ce secteur, mais il faut absolument que cette question soit clarifiée pour le grand public. Il faut que les ministères informent le public des autorités qui sont chargées de réglementer la prévention de la pollution et l'utilisation sécuritaire des embarcations de plaisance, qu'ils établissent des plans d'exécution de la loi, et qu'ils déterminent les ressources dont ils auront besoin dans ces secteurs.

Par conséquent, le Comité recommande vivement aux ministres de prendre ces mesures et d'examiner ensuite de manière réaliste si ces dispositions relatives à la prévention de la pollution et aux embarcations de plaisance peuvent être appliquées convenablement avec les ressources dont ils disposent, et, dans le cas contraire, de déterminer quelles autres mesures pourraient être prises pour garantir l'utilisation sécuritaire des embarcations de plaisance et préserver l'intégrité écologique des voies navigables. Le Comité vérifiera si ces mesures sont exécutées et veut être informé des résultats qu'elles donneront.

La dernière question qui préoccupe le Comité est la mise en place dans le secteur du transport maritime d'un nouvel outil d'application de la loi: les sanctions administratives. Les arguments militant en faveur de la mise en place de sanctions administratives peuvent être convaincants, mais leur adoption entraîne en un certain sens un retard dans l'application régulière de la loi. Le Comité souhaite donc qu'on lui confirme que toute personne se voyant imposer une sanction administrative aurait

appeal to the appeal tribunal) recourse to the courts to seek to overturn what they see as an unjust penalty.

The Committee believes that regulations are an integral part of the legislation, and therefore will be reviewing the regulations when they are gazetted and asks the Ministers to report to us any difficulties encountered as the regulations are being developed.

In conclusion, the Committee urges the Ministers to take the actions noted above and requests that they report back to this Committee in two years time on what has been done and what has been achieved.

(après un appel devant le tribunal d'appel) la possibilité de recourir aux tribunaux pour chercher à faire renverser ce qu'elle considère comme une sanction injuste.

Le Comité estimant que les dispositions réglementaires font partie intégrante de la législation, il les passera en revue à leur parution dans la Gazette et demande aux ministres de lui signaler toute difficulté éprouvée lors de la conception des règlements.

En conclusion, le Comité exhorte les ministres à prendre les mesures susmentionnées et il demande à ce qu'ils lui fassent rapport dans deux ans sur les actions qui auront été prises et les résultats obtenus.

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, October 16, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-14, respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts, met this day at 9:26 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Welcome to this additional session on Bill C-14, to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts. At our last meeting, there was a fair amount of discussion on pleasure craft and pleasure craft in commercial use. Some issues were not completely clear to the committee, so we thought it would be helpful to hear further testimony.

Today we again have with us Mr. Vollmer of the Canadian Yachting Association. Representatives of the Canadian Power and Sail Squadrons were not able to attend on such short notice, but they and the Fédération de voile du Québec are pleased to have Mr. Vollmer speak on their behalf. Tomorrow we will hear officials from Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans.

Before we hear from our witness and put questions to him, I should like to review a few points about the bill and our deliberations to date. Our parliamentary research makes clear that Part 10 of the bill, which outlines the responsibilities of Fisheries and Oceans for pleasure craft, is a new part, but the requirements for pleasure craft are not new, and the difference is that they are scattered throughout the current act. Let us be clear: we are not talking about a new regime; we are talking about a legislative update of what is in effect today. The same holds true for Part 11, enforcement. It is a new part, but it consolidates the existing enforcement provisions.

Whether the government has done an adequate job of educating the public about the rules and regulations or whether the enforcement has been adequate are other issues that we can discuss and which we will pursue tomorrow.

As well, we see the value of the jurisdiction being shared with the Department of Fisheries and Oceans, being primarily concerned with pollution, prevention and pleasure craft, and Transport Canada, being concerned with commercial operations. We recognize the difficulties for owners and operators of pleasure craft that go in and out of commercial use, and we hope to discuss that further today and tomorrow. However, we want to make it clear that we accept the fundamental difference between a boat being used for personal recreational use and a boat that is providing a service to paying customers, even when it is the same boat. In the second instance, the person offering the service to the general public has obligations, and customers must be able to have reasonable expectations of safety. We hope the ways in which

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 16 octobre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois, se réunit ce jour à 9 h 26 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Je vous souhaite la bienvenue à cette nouvelle séance sur le projet de loi C-14, modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois. À notre dernière réunion, il y a eu une assez longue discussion sur les embarcations de plaisance et les embarcations de plaisance utilisées à des fins commerciales. Comme certaines questions n'étaient pas tout à fait claires pour les membres du comité, nous avons pensé qu'il serait utile d'entendre d'autres témoignages.

Aujourd'hui nous accueillons de nouveau M. Vollmer, de l'Association canadienne du yachting. Les représentants des Escadrilles canadiennes de plaisance n'ont pas pu venir, le préavis était trop court, mais eux-mêmes et la Fédération de voile du Québec sont heureux que M. Vollmer parle en leur nom. Demain nous entendrons des fonctionnaires de Transports Canada et du ministère des Pêches et des Océans.

Avant d'entendre notre témoin et de lui poser des questions, je voudrais revenir sur certaines considérations concernant le projet de loi et nos délibérations jusqu'à présent. D'après les recherches parlementaires, il est clair que la partie 10 du projet de loi, qui énonce les responsabilités de Pêches et Océans pour les embarcations de plaisance, est nouvelle, mais que les exigences relatives aux embarcations de plaisance ne le sont pas, la différence étant qu'elles sont très éparpillées dans la Loi actuelle. Soyons clairs: il ne s'agit pas d'un régime nouveau mais bien d'une mise à jour législative de ce qui est déjà en vigueur. Il en va de même pour la partie 11, Contrôle d'application. C'est une partie nouvelle mais qui regroupe les dispositions existantes sur le sujet.

Quant à savoir si le gouvernement a correctement éduqué le public sur la réglementation et si celle-ci a été correctement appliquée, ce sont d'autres sujets dont nous pourrions poursuivre la discussion demain.

Nous constatons aussi l'intérêt de partager la compétence en la matière entre le ministère des Pêches et des Océans, qui s'occupe essentiellement de la pollution, de la prévention et des bateaux de plaisance, et Transports Canada, qui se préoccupe des opérations commerciales. Nous comprenons les problèmes des propriétaires et des opérateurs de bateaux de plaisance qui peuvent être utilisés alternativement à des fins commerciales ou non commerciales, et nous espérons en discuter de façon plus approfondie aujourd'hui et demain. Toutefois, nous tenons à souligner que nous reconnaissons la différence fondamentale entre une embarcation servant à des fins récréatives personnelles et celle qui sert à fournir à des clients un service rémunéré, même s'il s'agit exactement de la même embarcation. Dans le second cas, la personne qui offre le

different personal and commercial safety standards are applied can be worked out, but the principle is clear.

I hope that making these several points at the outset will provide a useful background for our discussions today. With that, I would invite our witness to make his opening remarks. We thank Mr. Vollmer for taking the time to again appear before our committee. I look forward to hearing the questions that senators will to put to Mr. Vollmer.

Mr. Michael Vollmer, Vice-President, Recreation, Canadian Yachting Association: I thank the committee for taking such an great interest in the pleasure vessel community. It is heartening to see the government is indeed paying attention to us and that this bill, which governs all our actions, is being well scrutinized.

The pleasure vessel community has several minor concerns and one major concern with regard to this particular bill. Our focus is on Part 11 which, indeed, consolidates a number of the existing penalties, but it seeks to create a separate environment of both enforcement and penalty for commercial vessels as opposed to recreational vessels. This, we believe, will lead to uneven enforcement and a reduction in safety on the water.

In my previous notes to the committee, I have pointed out that there are literally almost 3 million boats operating on Canadian waters under the Canada Shipping Act. Transport Canada has no on-water presence to speak of, and this proposal to create a series of administrative penalties and violations as proposed under Part 11 will create a situation that we feel will lead to a lack of enforcement on commercial vessels. We would prefer to see all those regulations that are common to all vessels commonly enforced with a common penalty scheme. This includes regulations that the Transport Canada has kept for itself, such as collision regulations. Collision regulations, perhaps in the short form inappropriately named, are regulations for preventing collisions at sea. They govern from canoes to half-million-tonne crude carriers. Everybody plays by the same rules. There are other regulations, including the boating restriction regulations, which Transport Canada would have reserved under part Part 11 for themselves. We believe there is an important need for these common regulations to be commonly enforced.

Transport, at a recent meeting in St. Catharines, suggested that they may be willing to adopt the Contraventions Act, which would allow ticketing for all pleasure vessels and all commercial vessels less than 24 metres in length. Police and other enforcement agencies that do have an on-water presence would enforce the Contraventions Act. We feel this would be a big step forward. However, it is regulatory in nature, and the act at the present time does not address that.

service au public a des obligations, et les clients doivent pouvoir s'attendre à un niveau de sécurité raisonnable. Nous espérons qu'on pourra établir les modes d'application appropriés des normes de sécurité personnelle ou commerciale, mais le principe est en tout cas clair.

J'espère que ces quelques remarques initiales vont être utiles pour situer le contexte de nos discussions aujourd'hui. Sur ce, je vais inviter notre témoin à faire ses remarques liminaires. Nous remercions M. Vollmer d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer à nouveau. Je suis impatiente d'entendre les questions les sénateurs lui poseront ensuite.

M. Michael Vollmer, vice-président, Récréatif, Association canadienne de yachting: Je remercie le comité de porter un tel intérêt au monde de la plaisance. Il est encourageant de constater que le gouvernement se soucie de nous et que ce projet de loi, qui régit toutes nos activités, est passé au peigne fin.

La communauté des plaisanciers a quelques petites préoccupations et une grosse inquiétude en ce qui concerne ce projet de loi. Nous nous concentrons principalement sur la partie 11 qui regroupe diverses sanctions existantes, mais vise à établir un contexte distinct pour les navires commerciaux et les bateaux de plaisance aussi bien sur le plan du contrôle d'application que sur celui des sanctions. Nous craignons que cela n'entraîne une application inégale de la réglementation et une diminution de la sécurité des bateaux.

Dans les notes que j'ai précédemment adressées au comité, je soulignais qu'il y a dans notre pays près de 3 millions de bateaux régis par la Loi sur la marine marchande du Canada. Transports Canada n'a pratiquement aucune présence sur l'eau, et cette proposition qui vise à créer une série de sanctions administratives et d'infractions dans le cadre de la partie 11 va entraîner une situation qui risque à notre avis de se traduire par une absence de contrôle d'application dans le cas des navires commerciaux. Nous préférierions que tous les règlements communs à tous les bateaux soient appliqués de façon identique avec un régime de sanctions commun. Il s'agirait notamment des règlements qui sont réservés à Transports Canada, comme le règlement sur les abordages. Cette réglementation, qui est peut-être mal nommée dans sa forme abrégée, est une réglementation visant à éviter les abordages en mer. Elle couvre aussi bien les canots que les pétroliers transportant un demi-million de tonnes de brut. Tout le monde est régi par les mêmes règles. Il y a d'autres règlements, notamment les règlements sur les restrictions à la navigation, que Transports Canada aurait voulu se réserver dans le cadre de la partie 11. Nous pensons qu'il est important d'appliquer de façon identique cette réglementation commune.

Lors d'une récente réunion à St. Catharines, les représentants du ministère des Transports ont dit qu'ils étaient d'accord pour adopter la Loi sur les contraventions qui permettrait de dresser une contravention à tout bateau de plaisance ou navire commercial de moins de 24 mètres de long. La police et les diverses forces d'application de la réglementation présentes sur l'eau appliqueraient la Loi sur les contraventions. Nous pensons que ce serait un grand pas en avant. Toutefois, il s'agit d'une question de réglementation, et pour l'instant la loi n'aborde pas ce problème.

The pleasure vessel community has debated this at length, and we have had, at best, preliminary discussions with Transport. They did not seem to realize the extent of their regulatory grasp until it was pointed out that indeed pleasure vessels were operating under these common regulations. We think there has been, perhaps, a lack of consultation, though Transport of late seems to be more amenable to that. We ask this committee to take a long, hard look at these proposals and, if necessary, ensure that Transport does have adequate consultation and that these regulations are passed for the benefit of all Canadians.

Virtually every second Canadian goes out in a small boat at least once a year. It is a ubiquitous part of life in Canada. Per capita, we have two-and-one-half times as many boats as Americans. We are an extraordinarily boating-oriented country, and this is an extremely important bill for all citizens of this country.

Senator Oliver: You are concerned about more consultation with the department and the fact that the department is decriminalizing certain things. You stated that many of the offences or contraventions were previously not so much criminal but more administrative matters, and that that creates confusion on the seas. Can these matters be resolved by regulations rather than being covered by this legislation? If so, and since you have been having good and improving consultations with the department, is that not the way to go?

Mr. Vollmer: Our experience with Transport over a number of years has been somewhat uneven. Promises of future consultation are important, and a commitment to that goal is important, but those promises and that commitment are have not materialized. Our concern is that we could have legislation which permits them to act in a manner which does not fully take into account the concerns of the biggest fleet in Canada, any way you would like to measure it, whether by numbers, weight, dollar value or economic impact.

Certainly there is an opportunity to address this in regulation and Transport Canada has suggested that they might do that. However, I would like a strong message to be sent to Transport Canada.

Senator Oliver: Perhaps we could do that by way of a memorandum or a note. We certainly we do not require amendments to the legislation to do just that.

Mr. Vollmer: I agree. At the last meeting I attended, it was suggested that some of the regulations could be referred to this committee for review. That, I think, would be a positive step. Although it would add an extra bureaucratic step, it would certainly ensure that the views of the pleasure boat community would, in fact, be well heard and well understood.

Senator Oliver: You said that these provisions would lead to a reduction in safety on the water. You did not say that they would

Le monde des plaisanciers en a abondamment discuté et nous avons eu des discussions préliminaires avec les représentants du ministère des Transports. Ils ne semblaient pas se rendre compte de leur pouvoir de réglementation jusqu'au moment où on leur a montré que les bateaux de plaisance étaient régis par cette réglementation commune. Nous pensons qu'il y a peut-être eu un manque de consultation, même si le ministère semble plus ouvert depuis quelque temps. Nous invitons votre comité à examiner de très près ces propositions et à veiller au besoin à ce que Transports Canada organise de bonnes consultations et à ce que ces règlements soient adoptés pour le bien de tous les Canadiens.

Pratiquement un Canadien sur deux fait une sortie sur un petit bateau au moins une fois par an. C'est une activité omniprésente au Canada. Nous avons deux fois et demie plus de bateaux par habitant que les Américains. Nous sommes une nation extraordinairement tournée vers la navigation, et ce projet de loi est donc extrêmement important pour tous nos concitoyens.

Le sénateur Oliver: Vous souhaitez qu'il y ait plus de consultations avec le ministère et vous vous inquiétez du fait que le ministère décriminalise certaines choses. Vous avez dit que plusieurs infractions ou contraventions n'étaient auparavant pas de nature criminelle, mais relevaient simplement de sanctions administratives et que cela crée une confusion sur l'eau. Peut-on régler ces problèmes au moyen de la réglementation plutôt que d'intervenir au moyen de ce projet de loi? Dans l'affirmative, puisque vous dites que les consultations que vous avez avec le ministère s'améliorent, est-ce que ce ne serait pas la bonne formule?

M. Vollmer: Au fil des ans, nos contacts avec le ministère des Transports ont quelque peu fluctué. Les promesses de consultations futures sont importantes et l'engagement à travailler à cet objectif est important, mais ces promesses et cet engagement ne se sont toujours pas concrétisés. Ce que nous craignons, c'est qu'on se retrouve avec une loi qui permettrait au ministère d'agir sans tenir pleinement compte des préoccupations de la flotte la plus importante au Canada, quelle que soit la façon dont on la mesure, que ce soit en nombre, en tonnage, en valeur financière ou en poids économique.

Il serait certainement possible de régler la question au moyen de la réglementation et les représentants du ministère des Transports ont dit que ce serait une possibilité. Je souhaiterais cependant qu'on adresse un message très fort à Transports Canada.

Le sénateur Oliver: Nous pourrions peut-être le faire sous forme d'une note. On n'a manifestement pas besoin de modifier la loi rien que pour cela.

M. Vollmer: Je suis bien d'accord. Lors de la dernière réunion à laquelle j'ai participé, on a suggéré de demander à votre comité de réexaminer certains des règlements. Je pense que ce serait une initiative positive. Certes, on rajouterait une étape bureaucratique supplémentaire, mais ce serait un moyen de permettre au monde des plaisanciers de se faire entendre et bien comprendre.

Le sénateur Oliver: Vous dites que ces dispositions risqueraient d'entraîner une baisse de la sécurité sur l'eau. Vous

have a positive impact. In what ways will these provisions reduce safety on the water?

Mr. Vollmer: If a small commercial vessel, which could be a water taxi or any small boat that is engaged in a commercial purpose, is being operated in a negligent or unsafe manner, this proposed legislation will not permit a police officer to board that vessel, and it will not permit a police officer to charge the owner or operator of that vessel with unsafe operation. We see these vessels, in essence, operating outside of an enforcement environment. The penalty clauses proposed by Transport Canada are administrative penalties. The first response from Transport will be a letter stating, "Please do not do that again." If I were operating that same vessel as a pleasure vessel operator in the same manner, I would immediately get a ticket from a police officer. They are creating parallel regimes of enforcement and penalty, and the two do not match.

This could affect a significant number of boats, probably 60,000 to 100,000. How many of these boats will be operated depends on the definition of "commercial" vessel. These vessels operate in every area in Canada, including False Creek in Vancouver and Honey Harbour on Georgian Bay. There are many small commercial boats. A marina's water taxi will be out there operating in the midst of the recreational fleet. Under this proposed act, it will be operating without supervision and with a penalty scheme that consists of, basically, a slap on the wrist. The provisions will have no teeth.

Senator Oliver: Or a fine.

Mr. Vollmer: Or a fine.

Senator Callbeck: The last time you were here, if I recall correctly, you talked about the economic burden for pleasure crafts to upgrade to commercial. If you have a pleasure craft and, for one month of the year, you want to use it for commercial purposes, what is involved?

Mr. Vollmer: At the present time, Transport has suggested that once a vessel is used on a commercial basis for any reason and for any length of time, it will henceforth and forever be considered to be a commercial vessel. At that point, in many instances, the operator of the vessel is required to have some form of certification. The personal flotation device, which has been a tremendous boon for on-water safety, the vest-type life jacket, is no longer permissible. The requirement is for the use of a small-vessel life jacket, which is much bigger and less likely to be worn.

The vessels themselves must meet different construction standards. There is certainly discussion within Transport Canada about applying stability tests and requirements for water-tight windows, hatches, port lights and doors, which are fundamental safety issues. However, if a vessel is used on a commercial basis, there is an economic impact.

n'avez pas dit qu'elles auraient des retombées positives. En quoi ces dispositions feraient-elles reculer la sécurité sur l'eau?

M. Vollmer: Si une petite embarcation commerciale, par exemple un bateau-taxi ou un petit bateau utilisé à des fins commerciales, est utilisé de façon négligente ou non sécuritaire, ce projet de loi ne permettrait pas à un policier de monter à bord et de dresser au propriétaire ou à l'opérateur de ce bateau une contravention pour utilisation dangereuse. En fait, ces bateaux échappent à tout contrôle d'application. Les sanctions proposées par Transports Canada sont des sanctions administratives. La première réaction du ministère serait une lettre invitant la personne responsable à ne pas recommencer. Or, si j'utilisais exactement le même bateau de la même manière en tant qu'exploitant de bateau de plaisance, un policier me donnerait immédiatement une contravention. On crée donc deux régimes d'application et de sanctions parallèles qui ne concordent pas.

Cette disposition risque de toucher un nombre important de bateaux, de l'ordre de 60 000 à 100 000. Le nombre dépendra de la définition de navire «commercial». On trouve ces bateaux partout au Canada, y compris à False Creek à Vancouver et à Honey Harbour dans la baie Georgienne. Il y a une foule de petits bateaux commerciaux. Prenez le cas d'un bateau-taxi qui va fonctionner au milieu d'une flottille de bateaux de plaisance. En vertu de ce projet de loi, ce bateau ne fera l'objet d'aucune surveillance et sera soumis à un régime de sanctions qui consistera en une simple petite tape symbolique sur les doigts. Ces dispositions n'auront aucun poids réel.

Le sénateur Oliver: Ou une amende.

M. Vollmer: Ou une amende.

Le sénateur Callbeck: La dernière fois que vous êtes venu ici, si je me souviens bien, vous nous avez parlé du fardeau économique que représentait le passage d'un statut de bateau de plaisance à un statut commercial. Si vous avez un bateau de plaisance et que vous voulez l'utiliser un mois par an à des fins commerciales, qu'est-ce que cela représente?

M. Vollmer: Actuellement, le ministère estime qu'à partir du moment où un bateau est utilisé à des fins commerciales pour une raison quelconque et quelle que soit la durée de cette utilisation, il est désormais considéré à tout jamais comme navire commercial. À ce moment-là, dans bien des cas, l'exploitant du bateau doit obtenir un certificat quelconque. Le vêtement de flottaison individuel, le gilet de sauvetage qui a tellement contribué à améliorer la sécurité sur l'eau, n'est plus autorisé. C'est le gilet de sauvetage pour petites embarcations qui devient alors obligatoire, une veste beaucoup plus encombrante que les gens ont beaucoup moins tendance à porter.

Les navires eux-mêmes doivent alors répondre à des normes de construction différentes. Il est question avec Transports Canada d'appliquer des tests de stabilité et une réglementation sur l'étanchéité des hublots, des écoutes, des contre-hublots et des portes, qui sont des facteurs de sécurité fondamentaux. Toutefois, si un navire est utilisé à des fins commerciales, il y a des retombées économiques.

The Canadian Yachting Association has great concern about one specific commercial use of these vessels. Presently our association trains tens of thousands of people a year in boating. Only part of the training is done in the classroom. We actually take our students out on sailboats and powerboats and teach them how to boat. Most of the bigger boats that are used for overnight training, including teaching navigational techniques, are part of charter fleets. The boat owner may be trying to recover some of his costs by renting his boat. The schools will use a charter service boat. If the boat is classed as a commercial vessel because it is "carrying passengers," then the next person to operate the boat must have a limited masters ticket, and the boat must have new safety equipment. The boat may have to be rebuilt to approved plans. We are very concerned about all sorts of things.

Within the bill there is a provision to create vessels of a prescribed class and persons of a prescribed class, which means that Transport could designate these people as being recreational boaters learning about recreational boats on a recreational boat, rather than being a commercial operation. Money does change hands for people to go out on a boat but, fundamentally, we are teaching recreational boaters how to boat, and that is an important safety issue. We want them to be better boaters. We do not want to cut back on this. I surveyed every one of our training schools in the country, and they all said they would be out of business if they were classed as commercial vessels for the economic impact reasons and other issues that we have talked about. We have discussed this area with Transport for almost two years, and we have not had an answer from them.

I understand Transport is about to hire somebody to help solve this problem. That is indicative of the lack of understanding of the small vessel community in Canada. Transport has an excellent record with big ships. However, that is not the case with respect to smaller vessels. It occasionally crushes our toes a bit.

Senator Callbeck: Many people in my community have pleasure craft that become commercial vessels for a month or so in the summer.

Will we be hearing from the departmental officials tomorrow?

The Chairman: Yes.

Senator Spivak: Mr. Vollmer, you have illustrated an important point regarding safety on the water. What other concerns do you have with regard to safety on the water? Of the 3 million boats that you say we have in Canada, how many commercial boats would fit into this category? I am referring to small boats that are sometimes used for training or for hire. Where are those boats concentrated?

Mr. Vollmer: There are no legitimate estimates of how many vessels may become commercial vessels. Presently, the govern-

L'Association canadienne de yachting est très préoccupée par une forme particulière d'utilisation commerciale de ces bateaux. Actuellement, nous formons chaque année des dizaines de milliers de personnes à la navigation. Seule une partie de cette formation est théorique. Nous emmenons les étudiants sur des bateaux à voile et à moteur pour leur apprendre à naviguer. La plupart des gros bateaux utilisés pour la formation de nuit, notamment pour l'apprentissage des techniques de navigation, appartiennent à des flottilles de bateaux de louage. Le propriétaire peut essayer d'amortir ses coûts en louant son bateau. Les écoles utilisent donc un bateau de louage. Si ce bateau est classé comme navire commercial parce qu'il «transporte des passagers», la personne suivante qui exploitera ce bateau devra avoir un brevet limité de patron et le navire devra être équipé d'un nouveau matériel de sécurité. Le cas échéant, il faudra reconstruire le bateau en fonction des plans approuvés. Tout cela nous inquiète beaucoup.

Il y a dans le projet de loi une disposition visant à créer des catégories de personnes et des catégories d'embarcations, ce qui veut dire que le ministère pourrait décréter que ces personnes sont des plaisanciers qui apprennent la plaisance sur un bateau de plaisance au lieu d'être sur un bateau commercial. Certes, on verse de l'argent pour faire monter ces personnes sur un bateau, mais fondamentalement, tout ce que nous faisons, c'est leur apprendre la plaisance, et c'est quelque chose de très important sur le plan de la sécurité. Nous voulons apprendre à ces personnes à savoir mieux naviguer. Il n'est pas question de faire de compromis là-dessus. J'ai interrogé tous les responsables de nos écoles de formation à travers le pays, et ils m'ont tous dit qu'ils devraient fermer leur école si on classait leurs bateaux comme navires commerciaux, compte tenu des retombées commerciales et des autres problèmes que cela entraînerait. Nous en discutons depuis près de deux ans avec le ministère des Transports, mais il ne nous a toujours pas donné de réponse à ce sujet.

Je crois que le ministère est sur le point d'engager quelqu'un pour régler ce problème. Cela donne une idée du manque de compréhension du monde des petites embarcations au Canada. Transports Canada a un excellent dossier en ce qui concerne les gros navires, mais pas pour ce qui est des petites embarcations. Le ministère a tendance à nous marcher sur les pieds de temps à autre.

Le sénateur Callbeck: Dans ma région, il y a beaucoup de gens qui ont un bateau de plaisance qu'ils utilisent à des fins commerciales pendant un mois environ l'été.

Allons-nous entendre les représentants du ministère demain?

La présidente: Oui.

Le sénateur Spivak: Monsieur Vollmer, vous avez souligné quelque chose d'important à propos de la sécurité sur l'eau. Quelles sont vos autres préoccupations concernant la sécurité sur l'eau? Sur les 3 millions de bateaux que nous avons au Canada, combien appartiendraient à la catégorie dont vous parlez? Je parle des petits bateaux qui sont occasionnellement utilisés pour la formation ou pour la location. Où sont concentrés ces bateaux?

M. Vollmer: Il n'existe pas d'estimations solides du nombre de bateaux qui peuvent être utilisés à des fins commerciales.

ment does not have a good handle on it, because there is no such designation.

Senator Spivak: Am I correcting in my understanding that the federal government does not license them?

Mr. Vollmer: All vessels over 10-horse power are required to be licensed. There is an upper limit, which is presently 15 tons, at which they have to move on to the ship registry.

Senator Spivak: I understand they are not licensed by the federal government.

Mr. Vollmer: They are licensed by the federal government. The federal government controls all navigation in Canada. It is a seamless system. This bill is so important because it does cover all boats in the country. The boats are not licensed from a business point of view. They are licensed based on the type of vessel. At the present time, all boats over 10-horse power must be licensed. At a certain size they must move on to the registry. The business licence aspect is a separate issue.

The federal government is trying to create a small vessel registry with this bill. All small commercial boats will be on that registry and will be easily identified.

Senator Spivak: Are you saying that they are licensed but not registered?

Mr. Vollmer: They could be either.

Senator Spivak: You told us that 3 million boats are on the water. Could you hazard a guess as to how many boats this particular provision would encompass? In my view, safety is a huge consideration, but I do not know if it is the highest priority.

Mr. Vollmer: It certainly is. I think I can give you some answers.

The number of vessels that qualify to be classified as smaller commercial vessels ranges from 60,000 to 300,000, which is a significant number.

As to the issue of safety, I would say that boating in Canada is a surprisingly safe sport. It is several times safer than driving a car. The majority of fatalities are a result of people falling overboard, either tipping a boat over or somehow ending up in the water and drowning, typically because they are not wearing a life jacket.

A number of accidents each year are collision-type accidents. Collisions between boats cause any number of injuries.

The creation of parallel enforcement environments, where the collision regulations would remain with Transport in an area where we do not see adequate enforcement, or even a presence on the water, and a penalty scheme with which we disagree, leads us to believe there will be a decrease in safety and an increase in on-water incidents which are not dealt with properly. It is my experience that almost everybody slows down if a police officer is parked by the side of the highway. If trucks were not policed by

Actuellement, le gouvernement ne maîtrise pas bien la question car cette appellation n'existe pas.

Le sénateur Spivak: Je crois que le gouvernement fédéral ne leur impose pas de permis?

M. Vollmer: Tous les bateaux propulsés par un moteur de plus de 10 chevaux doivent avoir un permis. Il y a une limite supérieure, qui est actuellement fixée à 15 tonnes, à partir de laquelle ils doivent être inscrits sur le registre d'immatriculation des bâtiments.

Le sénateur Spivak: Je crois que ces bateaux n'ont pas de permis du gouvernement fédéral.

M. Vollmer: Si. Le gouvernement fédéral régit toutes les formes de navigation au Canada. Il n'y a aucune faille. Ce projet de loi est très important parce qu'il couvre tous les bateaux du Canada. Les permis ne sont pas émis sur une base commerciale, ils correspondent simplement au type de navire. Actuellement, tous les bateaux propulsés par un moteur de plus de 10 chevaux doivent avoir un permis. À partir d'une certaine taille, ils doivent être inscrits au registre. Le permis d'exploitation commerciale, c'est autre chose.

Le gouvernement essaie de créer un registre des petites embarcations avec ce projet de loi. Tous les petits bateaux commerciaux seront inscrits dans ce registre et seront faciles à identifier.

Le sénateur Spivak: Vous voulez dire qu'ils ont un permis mais qu'ils ne sont pas enregistrés?

M. Vollmer: Les deux sont possibles.

Le sénateur Spivak: Vous dites que 3 millions de bateaux naviguent au Canada. Avez-vous une idée du nombre de bateaux qui pourraient être couverts par cette disposition particulière? J'estime que la sécurité est une question extrêmement importante, mais je ne sais pas si c'est la priorité absolue.

M. Vollmer: Si. Je pense pouvoir vous donner quelques réponses.

Le nombre de bateaux qui pourraient être classés comme petits bateaux commerciaux va de 60 000 à 300 000, c'est-à-dire un nombre important.

À propos de la sécurité, je dirais que la navigation au Canada est un sport étonnamment sûr, beaucoup moins dangereux que l'automobile. La grande majorité des personnes qui se tuent dans un accident de navigation sont des personnes qui tombent à l'eau, par accident ou parce que le bateau s'est renversé, qui se noient, en général parce qu'elles ne portent pas de gilet de sauvetage.

Il y a aussi chaque année un certain nombre de collisions qui peuvent entraîner des blessures diverses.

Si l'on crée des cadres d'application de la réglementation parallèles, et que la réglementation sur les abordages reste du ressort du ministère des Transports dans un domaine où il n'y a pas de véritable contrôle d'application ni même de présence sur l'eau, et si l'on met en place un dispositif de sanctions avec lequel nous ne sommes pas d'accord, nous pensons que la sécurité va diminuer et qu'il va y avoir une augmentation du nombre d'incidents sur l'eau auxquels on ne répondra pas correctement. Je

police officers, they would be driven the passing lane at 200 kilometres an hour because nobody could touch them. We are worried about this kind of scenario developing on the water.

Senator Spivak: Are you saying that another problem is inadequate enforcement of the existing regulations? Would you say that is a proper statement?

Mr. Vollmer: No. At the present time, the collision regulations and the sailing rules are not part of the Contraventions Act. Police have asked a number of times that the provisions be placed in that. This is part of ongoing discussions.

I sit as a director of the Canadian Safe Boating Council which has made representations in the House of Commons about this matter. We are concerned about safety across the board. We see an opportunity to create clarity with the passage of this bill, and it may lead to improved safety on the water through better uniform enforcement. We believe the bill is flawed. We have brought this forward on a number of occasions.

Senator Spivak: Do you feel that policy, the general national regime, for pleasure craft on Canadian lakes and rivers is adequate? Apart from speed, what other things might contribute to a lack of safety on the water?

Mr. Vollmer: Enforcement is the stick. The carrot is education. The federal government has moved forward, and the Department of Fisheries and Oceans deserves great credit for creating the pleasure craft operators card, which requires people to at least pass a test so they can say they know this is the pointy end, this is the blunt end, this is one side of the boat and that is the other side. They have some understanding of the rules that govern boating.

The other aspect is safe vessels and safe equipment on board those vessels. We have seen a decline in boating fatalities since the adoption of floatation devices in boats and the development of the PFDs. Since the late 1960s, there has been a 600 per cent decrease in boating fatalities. That based on the number of boats tripling and the fatalities falling by a factor of three. There has been a tremendous improvement but there is a long way to go. Approximately 200 people in Canada die each year in boating accidents which are mostly entirely preventable. We want to put in place another leg. We need better enforcement. We have education and safe boats. Enforcement issues are key. This bill opens the door to decreasing enforcement, not increasing it.

Senator Spivak: You think the present regime is adequate, but this particular item that you have brought to our attention would be of utmost importance and is a high priority in your mind; is that right?

Mr. Vollmer: It is certainly a high priority. I would not say the current system is adequate. I say that because between Bill C-15 and Bill C-35 there have been a couple of changes which have

sais par expérience que pratiquement tout le monde ralentit en voyant un véhicule de police stationné sur le bord de la route. Si les policiers n'étaient pas là, on verrait les camions foncer à 200 à l'heure sur la file de gauche parce que personne ne leur dirait rien. Nous avons peur de voir ce genre de scénario se réaliser sur l'eau.

Le sénateur Spivak: Vous voulez dire qu'il y a un autre problème parce que la réglementation actuelle n'est pas correctement appliquée? C'est cela?

M. Vollmer: Non. Actuellement, la réglementation sur les abordages et la réglementation de la navigation ne font pas partie de la Loi sur les contraventions. La police le demande depuis longtemps. Cela fait partie des discussions en cours.

Je suis un des directeurs du Conseil canadien de la sécurité nautique, qui est déjà intervenu auprès de la Chambre des communes à ce sujet. Nous nous préoccupons de la sécurité à tous les niveaux. Nous pensons qu'on peut clarifier les choses avec ce projet de loi et qu'il pourrait permettre d'améliorer la sécurité sur l'eau grâce à une application plus uniforme de la réglementation. À notre avis, ce projet de loi est faussé. Nous avons déjà soulevé cette question à maintes reprises.

Le sénateur Spivak: Vous pensez que cette politique, le régime général national, concernant les bateaux de plaisance sur les lacs et les rivières du Canada, n'est pas satisfaisante? En dehors de la vitesse, quels sont les autres éléments de risque sur l'eau?

M. Vollmer: Le contrôle d'application, c'est le bâton. La carotte, c'est l'éducation. Le gouvernement fédéral a pris l'initiative et le ministère des Pêches et Océans mérite de grands éloges pour avoir créé la carte d'opérateur d'embarcation de plaisance, de sorte que les gens doivent au moins passer un test et savoir dire que cette extrémité, c'est l'avant du bateau et celle-ci, c'est l'arrière, et que ceci est tel côté du bateau et cela l'autre côté. Les gens ont au moins des notions élémentaires de navigation.

L'autre aspect, c'est la sécurité des navires et de leur équipement. Depuis l'adoption des vêtements de flottaison individuels dans les bateaux, le nombre de victimes a considérablement diminué. Depuis la fin des années 60, le nombre d'accidents de bateau mortels a diminué de 600 p. 100. Il y a trois fois plus de bateaux et trois fois moins de victimes. Il y a donc eu un progrès énorme, mais il reste encore du chemin à accomplir. Environ 200 personnes se tuent chaque année au Canada dans des accidents de navigation qui pourraient presque tous être évités. Nous voulons aller plus loin, avoir une meilleure application de la réglementation, avoir des plaisanciers éduqués qui naviguent sur des bateaux sans danger. Le contrôle d'application est le point essentiel. Or, ce projet de loi ouvre la porte à un recul de ce contrôle et non à son renforcement.

Le sénateur Spivak: Vous pensez que le régime actuel est satisfaisant, mais que le point particulier que vous venez de nous signaler est extrêmement important et qu'il est vraiment prioritaire pour vous, n'est-ce pas?

M. Vollmer: C'est certainement une priorité importante. Je ne dirais pas que le système actuel est satisfaisant, parce qu'entre le projet de loi C-15 et le projet de loi C-35, on a mis en place

reduced the enforcement agency's ability to board commercial vessels.

Senator Spivak: What are the elements that make up the pleasure craft community? Who makes up that community? I know the organizations you represent. Who else makes up the pleasure craft community?

Mr. Vollmer: Probably everyone in this room. I know that you are a pleasure boater, senator. You have a boat on your lake. You probably also have a canoe at the cottage and a small sailboat. People keep boats in their backyards and the engines in the garage. In general, Canadians use the waters to a great extent.

Senator Spivak: So it is the opinion of those individuals that count and not just the opinions of the organizations you represent; is that right?

Mr. Vollmer: In any democracy there are many unengaged people. Those who are more interested and concerned tend to belong to organizations which promote things like safety.

Senator LaPierre: I am at a loss here. When you talk about enforcement, you seem to have two views. Let me elaborate for a moment. If I have understood you correctly, you are saying that the enforcement of legislation concerning smaller vessels could be undertaken through the Contraventions Act, whereby a police officer of the municipality of Vancouver, for example, could board vessels and make arrests. Is that what you want?

Mr. Vollmer: Yes.

Senator LaPierre: Police officers could issue a ticket, just as they do on the road, and the boat operator would have to pay the fine, or his or her licence could be removed, and the boat could also be confiscated; is that right?

Mr. Vollmer: In extreme circumstances they can seize a vessel, yes.

Senator LaPierre: Is it possible to have enforcement without regulation, without a traffic code and without penalties?

Mr. Vollmer: Yes.

Senator LaPierre: That would govern every single vessel on the lakes and rivers, whether it be a canoe, a kayak or a sailboat that is 10 feet long or 70 feet long. Are you in agreement with that?

Mr. Vollmer: Currently there are uniform regulations for all those vessels. They govern the operation of the vessels and the speed limits that Senator Spivak spoke about. Those are presently in place.

The dichotomy is that the bill tries to create a separate enforcement regime and penalty scheme for commercial vessels.

Senator LaPierre: We will come to that.

quelques modifications qui font que les responsables du contrôle d'application peuvent moins facilement arraisonner des bateaux commerciaux.

Le sénateur Spivak: En quoi consiste le monde de la plaisance? Qui sont les plaisanciers? Je connais les organisations que vous représentez, mais de qui est constitué le monde des plaisanciers?

M. Vollmer: Probablement toutes les personnes présentes dans cette salle. Je sais que vous-même, vous pratiquez la plaisance. Vous avez un bateau sur votre lac. Vous avez aussi probablement un canot à votre chalet et un petit voilier. Les gens entreposent leur bateau dans leur cour et le moteur dans leur garage. En général, les Canadiens pratiquent beaucoup les sports nautiques.

Le sénateur Spivak: Donc, c'est l'avis de ces personnes qui compte, pas seulement l'avis des organisations que vous représentez, n'est-ce pas?

M. Vollmer: Dans toute démocratie, il y a beaucoup de personnes qui restent neutres. Les gens qui se sentent plus concernés et qui s'intéressent plus activement à une question ont tendance à adhérer à des organisations qui font la promotion de choses comme la sécurité.

Le sénateur LaPierre: Je suis un peu perdu. Quand vous parlez d'application, vous semblez avoir deux points de vue. Je m'explique. Si je vous comprends bien, vous dites que l'application de la loi concernant les petites embarcations pourrait se faire dans le cadre de la Loi sur les contraventions, et qu'un policier de la municipalité de Vancouver par exemple pourrait aborder un navire et procéder à une arrestation. C'est cela que vous souhaitez?

M. Vollmer: Oui.

Le sénateur LaPierre: Le policier pourrait dresser une contravention comme il le fait pour un automobiliste et l'exploitant du bateau devrait payer cette contravention, sinon on pourrait lui retirer son permis ou lui confisquer son bateau. C'est bien cela?

M. Vollmer: À la limite, oui, on peut confisquer un bateau.

Le sénateur LaPierre: Peut-il y avoir contrôle d'application sans règlement, sans code de circulation et sans sanctions?

M. Vollmer: Oui.

Le sénateur LaPierre: Cela concernerait toutes les embarcations qu'on trouve sur les lacs et les rivières, qu'il s'agisse de canots, de kayaks ou de voiliers de 10 pieds ou de 70 pieds de long. Vous êtes d'accord?

M. Vollmer: Actuellement, il y a une réglementation uniforme pour toutes ces embarcations. Cette réglementation régit le fonctionnement de ces bateaux et les limites de vitesse dont parlait le sénateur Spivak. Ces règlements existent actuellement.

Le problème, c'est que ce projet de loi vise à créer un régime d'application et de sanctions distinct pour les bateaux commerciaux.

Le sénateur LaPierre: Nous y viendrons.

Mr. Vollmer: Presently, there are sufficient regulations to ensure safe boating.

Senator LaPierre: There is a category of boats including those used for pleasure that are not used at all for commercial purposes. I lived in British Columbia for 15 years and I sailed an enormous amount. In fact, it was the only time I was happy. However, I saw a whole lot of nasty things.

The committee will have to determine whether the regulations or the provisions of the proposed legislation will permit what you are after, which is better control and the ability to catch the person who is not behaving appropriately on the water.

Mr. Vollmer: Absolutely.

Senator LaPierre: In terms of commercial craft, I sympathize with your point of view. However, you cannot have your cake and eat it, too. If my family and I find someone who wants to rent to us a nice 39-foot sailboat, and I rent this boat, I want a guarantee that there is proper insurance and the boat is equipped with all appropriate safety features. I do not wish my family or anyone else to be put into jeopardy. If that boat is presented as a commercial venture, then it falls into a different category.

[Translation]

Madam Chair said: "We want to make it clear that we accept the fundamental difference between a boat being used for personal recreational use and a boat that is providing a service to paying customers, even if it is the same boat."

[English]

Certainly, there is a distinction to be made.

Mr. Vollmer: There is, senator, and you have touched on a fundamental point. Somebody, who knows nothing about boating, who goes down to the end of the pier and says, "Here is \$5. I want to go for a boat ride" should be considered to be in a separate category. The vessel should be checked by a third party. The crew should be certified by a third party. This is what Transport Canada does to ensure public safety on what is, in essence, public transport.

The difference is a subtle one. If I rent my friend's boat and he receives money, I assume responsibility for the boat and the people onboard. It is a bare-boat charter. In fact, if I rent a boat and a skipper with the boat, then again I am assuming the responsibility. First-time charter party arrangements were written down in what is called the doomsday book. It is a fairly well understood point of admiralty law.

When you are no longer renting the boat and assuming responsibility for it, you become a passenger rather than the temporary owner of the boat.

Senator LaPierre: When I rent a car from a rental company, that company has the responsibility to rent me a safe car. It seems to me that the same should apply if I rent a friend's boat. I must have guarantees. Furthermore, the owner knows that I can sail that

M. Vollmer: Actuellement, il y a suffisamment de règlements pour assurer la sécurité de la navigation.

Le sénateur LaPierre: Il y a une catégorie de bateaux, y compris les bateaux de plaisance, qui ne sont pas du tout utilisés à des fins commerciales. J'ai vécu pendant 15 ans en Colombie-Britannique et j'ai énormément navigué. En fait, il n'y a que là que j'étais heureux. J'ai cependant eu l'occasion de voir beaucoup de choses assez épouvantables.

Il faudra que le comité détermine si les règlements ou les dispositions prévues dans ce projet de loi permettront d'atteindre le résultat que vous recherchez, c'est-à-dire un meilleur contrôle et la possibilité de pincer la personne qui ne se comporte pas bien sur l'eau.

M. Vollmer: Absolument.

Le sénateur LaPierre: Pour ce qui est des embarcations commerciales, je sympathise avec votre argumentation. Mais il faut bien choisir. Si ma famille et moi-même nous trouvons quelqu'un qui est prêt à nous louer un joli voilier de 39 pieds, et que je loue ce bateau, je veux avoir la garantie qu'il est correctement assuré et équipé de tous les dispositifs de sécurité appropriés. Je ne tiens nullement à mettre en danger les membres de ma famille ou d'autres personnes. Si ce bateau est mis à ma disposition à titre commercial, il relève d'une catégorie différente.

[Français]

Madame la présidente a dit: «Nous tenons toutefois à préciser qu'il y a à nos yeux une différence fondamentale entre l'embarcation servant à des fins récréatives personnelles et celle qui sert à fournir à des clients un service rémunéré même s'il s'agit exactement de la même embarcation.»

[Traduction]

Certes, il faut faire la distinction.

M. Vollmer: Il y a effectivement une distinction, et vous abordez un point fondamental. Si quelqu'un qui n'y connaît rien à la navigation arrive au bout du quai et dit: «Tenez, voici 5 \$, je veux aller faire un tour en bateau», il doit être classé dans une catégorie séparée. Il faut qu'une tierce partie examine le bateau. Il faut que l'équipage soit homologué par une tierce partie. C'est ce que fait Transports Canada pour assurer la sécurité du public dans ce qui est en fait une forme de transport public.

La différence est subtile. Si je loue le bateau de mon ami en lui versant de l'argent, j'assume la responsabilité du bateau et de ses passagers. Il s'agit à ce moment-là d'un affrètement coque nue. En fait, si je loue le bateau avec le skipper, j'assume là aussi la responsabilité. Les dispositions d'affrètement coque nue ont été rédigées dans ce qu'on appelle un livre catastrophe. C'est un point bien connu du droit maritime.

Si l'on ne loue plus le bateau et qu'on n'en assume plus la responsabilité, on devient un simple passager plutôt que le propriétaire temporaire du bateau.

Le sénateur LaPierre: Quand je loue une automobile à une entreprise de location, l'entreprise doit me fournir un véhicule sécuritaire. J'ai l'impression que cela devrait être la même chose si je loue le bateau d'un ami. Il me faut des garanties. En outre, le

boat because the fundamental responsibility for the vessel itself belongs to the owner. He would not be stupid enough to rent me a boat and I do not know how to sail. Correct me if I am wrong, but it seems to me that you do not want to admit that these little pleasure craft can become commercial vessels that have to be guided, supervised and handled in a completely different way.

Mr. Vollmer: I would like to respond to your analogy of the car rental. If you go to a car rental company, then that company will ask you if you assume the responsibility for that car. You are asked if you want to buy their insurance or if you will provide your own insurance. If you get a speeding ticket, you are responsible for paying it. All they are doing is giving you four wheels and a bunch of doors. You are still responsible for the use of the vehicle and any damage to it. They have a certain duty to give you a safe car.

In our presentation, we say there are clauses of the bill, such as those which deal with personal contracts of employment, authorized representatives and safety of persons onboard, which strictly and purely apply to commercial situations.

If there is a contract to employ someone on a ship, the ship has to be safe. The authorized representative for the ship has to ensure it is a safe ship. The owner has to ensure the vessel is safe. The master has to ensure there is adequate training of the people on board for emergencies, et cetera. This is not mirrored on the recreational side at the present time. In our brief, we ask that it be mirrored and that the owner of a vessel be responsible to ensure that the vessel is safe and that the master be required to operate the vessel in a manner that is safe. There is some discussion in admiralty law circles that, at the present time, civil law deals with the owner's responsibility, whereas in the bill it is clear, on commercial vessels, that the owner and the master of the vessel have different responsibilities. The clauses in question are 85, 106 and 109 in Parts 3 and 4.

To come back to your point, though, when you charter a pleasure vessel, you charter it as such. The expectation is that you will share it with your friends and family. You will not be paid to take people out on that boat. You are simply renting a boat to take your family out sailing or power boating or whatever. It is still a recreational vessel, not a commercial operation.

Senator LaPierre: I would have to be a Jesuit to understand that. If I understand correctly, you disagree with the principle that the chair read at the beginning of the committee: We want to make it clear that there is a fundamental difference between a boat being used for personal recreational use and a boat that is providing a service to paying customers.

propriétaire sait que je suis capable de naviguer sur ce bateau parce que c'est au propriétaire lui-même qu'incombe la responsabilité fondamentale de ce bateau. Il n'aurait pas l'inconscience de me louer un bateau en sachant que je ne sais pas naviguer. Vous me corrigerez si je me trompe, mais j'ai l'impression que vous ne voulez pas admettre que ces petits bateaux de plaisance peuvent être utilisés en tant que bateaux commerciaux qui devraient être régis, supervisés et manipulés de façon complètement différente.

M. Vollmer: J'aimerais répondre à votre argument de la voiture de location. Si vous allez chez un loueur d'automobiles, il va vous demander si vous assumez la responsabilité du véhicule. On vous demande si vous voulez prendre l'assurance ou si vous allez utiliser votre propre assurance. Si vous avez une contravention pour excès de vitesse, c'est à vous de la payer. Tout ce que fait l'entreprise de location, c'est mettre à votre disposition quatre roues et des portes. C'est vous qui demeurez responsable de l'utilisation de ce véhicule et des dégâts éventuels. Certes, le loueur a la responsabilité de vous fournir un véhicule sécuritaire.

Dans notre exposé, nous disons qu'il y a dans le projet de loi des articles comme ceux qui concernent les contrats personnels d'emploi, les représentants autorisés et la sécurité des personnes à bord, qui s'appliquent strictement et uniquement à des situations commerciales.

S'il y a un contrat d'emploi de quelqu'un sur un bateau, il faut que ce bateau soit sécuritaire. Le représentant autorisé du bateau doit s'assurer que ce bateau est sûr. C'est au propriétaire de s'assurer de la sécurité de son embarcation. Le capitaine doit s'assurer que les personnes à bord sont correctement préparées aux situations d'urgence, etc. Or, c'est quelque chose que l'on ne voit pas pour l'instant dans le domaine de la plaisance. Dans notre mémoire, nous demandons que ce soit le cas et que le propriétaire d'une embarcation soit tenu de veiller à la sécurité de son embarcation et que le capitaine soit tenu de manoeuvrer l'embarcation de manière sécuritaire. Les spécialistes du droit maritime s'entendent pour dire qu'actuellement le droit civil s'occupe de la responsabilité du propriétaire, alors que dans le projet de loi il est clair que pour les navires commerciaux, les responsabilités du propriétaire et celles du patron ne sont pas les mêmes. Les articles en question sont les articles 85, 106 et 109, dans les parties 3 et 4.

Toutefois, pour en revenir à votre argument, quand vous affrêtez un bateau de plaisance, vous l'affrêtez en tant que tel. On s'attend à ce que vous l'utilisiez avec vos amis ou votre famille. Vous n'allez pas vous faire payer pour emmener des gens sur ce bateau. Vous vous contentez de louer un bateau pour emmener votre famille faire un tour sur un voilier ou sur un bateau à moteur. C'est tout de même un bateau de plaisance, et pas une activité commerciale.

Le sénateur LaPierre: Il faudrait que je sois jésuite pour comprendre cela. Si je vous comprends bien, vous n'êtes pas d'accord avec le principe énoncé par la présidente au début de cette séance, à savoir que nous tenons à dire clairement qu'il y a une différence fondamentale entre l'utilisation d'une embarcation à des fins récréatives personnelles et l'utilisation d'un bateau qui sert à fournir à des clients un service rémunéré.

Mr. Vollmer: I agree entirely with that.

Senator LaPierre: You say that if I charter a boat, it is no longer a commercial vessel but, rather, a recreational vessel which happens to have Laurier LaPierre on board.

Mr. Vollmer: You are assuming the responsibility. As a paying passenger, you do not assume the responsibility for your safe carriage. The vessel owner and vessel master have been paid to ensure that you get to the other shore. When you rent a boat to take your friends out, you are simply saying, "Come out for a picnic. Go swimming in my backyard pool. If you fall in and drown, sorry."

Senator Oliver: Who has the responsibility to protect the public in that case?

Mr. Vollmer: As I understand it, it is a matter of civil law rather than admiralty law. The person operating the boat must operate it in a safe manner. The bill, from a commercial point of view, does specify clearly that the owner and master of the vessel have duties, and those are not mirrored on the pleasure vessel side. We suggest they should be mirrored on the pleasure vessel side.

Senator LaPierre: If I understand correctly — that is a big "if" — if I approach you and I rent your 34-foot pleasure craft and sail off with it, I am totally responsible for it, and it remains a pleasure boat. If, on the other hand, I say to you, "I cannot operate it. Please sail this ship for me and my family," it is your boat and you are totally responsible. It becomes a commercial vessel and is subject to all the penalties applied to commercial vessels.

Mr. Vollmer: That is very close to the ideal, yes.

Senator LaPierre: So you are making a distinction.

Mr. Vollmer: Yes.

Senator LaPierre: Is it the responsibility of the owner of a vessel which is rented to me to stipulate conditions as would a car rental company? They have a whole series of contractual arrangements. Does that happen?

Mr. Vollmer: Some charter operators are very sophisticated and do have comprehensive conditions.

Senator LaPierre: We are not talking about them. We are talking about you renting me your little boat.

Mr. Vollmer: It is chartering a vessel, and it does not matter if it is a rowboat or a 79,000 foot long whatever. Chartering is renting a vessel. If I charter it and I assume the responsibility, then it can remain as a pleasure vessel. If I go to you and say, "Take me out for sail. Here \$10 for me, \$10 for my wife and \$5 for both the kids," that is a passenger-carrying operation.

Senator LaPierre: It is then a commercial vehicle.

M. Vollmer: Je suis entièrement d'accord avec cela.

Le sénateur LaPierre: Vous dites que si j'affrète un bateau, ce n'est plus un bateau commercial mais plutôt un bateau de plaisance sur lequel il se trouve qu'il y a un certain Laurier LaPierre.

M. Vollmer: C'est vous qui assumez la responsabilité. Si vous êtes passager payant, vous n'assumez pas la responsabilité de votre sécurité. Ce sont le propriétaire et le capitaine du bateau qui ont été payés pour vous amener en toute sécurité sur l'autre rivage. Quand vous louez un bateau pour aller faire une promenade avec des amis, c'est comme si vous leur disiez: «Venez chez nous faire un pique-nique. Allez plonger dans ma piscine. Si vous vous noyez, tant pis pour vous.»

Le sénateur Oliver: À qui incombe la responsabilité de protéger le public dans ce cas?

M. Vollmer: Pour autant que je sache, c'est une question de droit civil plutôt que de droit maritime. La personne qui exploite le bateau doit l'exploiter de manière sécuritaire. Du point de vue commercial, le projet de loi stipule clairement que le propriétaire et le capitaine du navire ont des devoirs, mais on ne retrouve pas la même chose du côté de la plaisance. Nous disons qu'il faudrait que ces dispositions se retrouvent aussi du côté de la plaisance.

Le sénateur LaPierre: Si je vous comprends bien — et c'est un «si» de taille — si je viens vous trouver pour vous louer un bateau de plaisance de 34 pieds et que je pars naviguer avec ce bateau, j'en suis entièrement responsable et ce bateau reste un bateau de plaisance. En revanche, si je vous dis: «Je ne sais pas naviguer. Emmenez-moi faire un tour avec ma famille», c'est votre bateau et c'est vous qui êtes à ce moment-là complètement responsable. Cela devient un bateau commercial auquel peuvent s'appliquer toutes les sanctions qui visent les navires commerciaux.

M. Vollmer: Vous évoquez une situation à peu près idéale.

Le sénateur LaPierre: Donc, vous faites une distinction.

M. Vollmer: Oui.

Le sénateur LaPierre: Est-ce que le propriétaire du navire qui est loué a la responsabilité de me stipuler des conditions comme le ferait un loueur de voitures? Les entreprises de location de voitures ont toute une série de dispositions contractuelles. Est-ce que c'est la même chose?

M. Vollmer: Certains loueurs de bateaux sont très subtils et imposent des conditions très complètes.

Le sénateur LaPierre: Ce n'est pas d'eux qu'il s'agit. Nous parlons de vous qui me louez votre petit bateau.

M. Vollmer: Il s'agit d'affréter un bateau, peu importe que ce soit un bateau à rames ou un navire de 79 000 pieds de long. Affréter un navire, c'est le louer. Si je l'affrète et que j'en assume la responsabilité, il peut demeurer un bateau de plaisance. Si je vous dis: «Emmenez-moi faire un tour en bateau. Voici 10 \$ pour moi, 10 \$ pour ma femme et 5 \$ pour les deux enfants», à ce moment-là vous avez une entreprise de transport de passagers.

Le sénateur LaPierre: Ce bateau devient un véhicule commercial.

Mr. Vollmer: Yes.

Senator LaPierre: Is it therefore subject to all the laws applying to commercial vehicles?

Mr. Vollmer: Absolutely.

Senator LaPierre: Including going to jail or paying huge fines?

Mr. Vollmer: Absolutely. We agree with that. A number of charlatans attempt to quote charter vessels when in fact they are carrying passengers, and Transport Canada has been doing a good job of cracking down on that.

Senator Finestone: Am I correct in saying, Mr. Vollmer, that there is a degree of clarity in the bill, and that is dispersed throughout the bill? You, however, have pointed to one part of the bill which you say lacks precision. You say that pleasure craft are covered in the bill, but because of the various regimes involved here, there is a lack of precision and clarity. Would I be right in making that observation?

Mr. Vollmer: I suppose every cloud has a silver lining. We agree with large sections of the bill, but our central concern is and remains Part 11 because it creates parallel enforcement and penalty regimes which we feel strongly will be a detriment to adequate safety on the water.

Senator Finestone: If you had a magic wand, what would you do to clarify and make more precise Part 11?

Mr. Vollmer: In our proposal, we talk about the enforcement officer, and that role defined. We suggest that the definition in Part 10, the pleasure vessel section, should be used throughout the bill. That would allow police agencies to adequately enforce laws that are common to all vessels — collision regulations, boating restriction regulations and small vessel regulations. We are not interested in a police officer enforcing the ship's tackle regulations or the requirements for cooks on ships. That is none of our business. We do not want that. We want our environment to be a common environment with the commercial vessels, so that we are assured that any transgression on the water will be dealt with quickly and in a fair and common manner.

The proposals that Transport Canada recently made to allow all commercial vessels under 24 metres in length to be policed under the Contraventions Act by police agencies would go a long way to ameliorating our concerns. There would have to be some clarification of the clauses which permit enforcement officers to board vessels. If those changes were made, we would have a better bill, and we would certainly support it.

Senator Finestone: Is there a need to change the language in the bill itself, or could this be accomplished through regulations?

Mr. Vollmer: I would suggest there would have to be a language change.

M. Vollmer: Oui.

Le sénateur LaPierre: Il est donc régi à ce moment-là par toutes les lois visant les véhicules commerciaux?

M. Vollmer: Absolument.

Le sénateur LaPierre: Y compris la possibilité d'aller en prison ou de se voir infliger des amendes énormes?

M. Vollmer: Tout à fait. Nous sommes bien d'accord. Il y a des quantités de charlatans qui essaient de prétendre qu'ils affrètent des navires alors qu'ils transportent des passagers, et Transports Canada réprime assez efficacement ce genre de trafic.

Le sénateur Finestone: Serait-il juste de dire, monsieur Vollmer, qu'il y a une certaine clarté dans ce projet de loi mais qu'elle est dispersée dans le projet de loi? En revanche, vous dites qu'il y en a une partie qui manque de précision à votre avis. Vous dites que le projet de loi couvre les bateaux de plaisance mais qu'en raison de la diversité des régimes concernés, il y a un manque de précision et de clarté. Est-ce exact?

M. Vollmer: Disons qu'à quelque chose malheur est bon. Nous sommes d'accord avec de grandes parties du projet de loi, mais ce qui nous préoccupe essentiellement, c'est la partie 11 parce qu'elle crée des régimes d'application et de sanctions parallèles et que nous sommes profondément convaincus que cela va nuire à la sécurité sur l'eau.

Le sénateur Finestone: Si vous aviez une baguette magique, quels éclaircissements ou quelles précisions apporteriez-vous à la partie 11?

M. Vollmer: Dans notre proposition, nous parlons de l'agent de l'autorité et nous définissons son rôle. Nous disons qu'il faudrait utiliser dans tout le projet de loi la définition donnée à la partie 10, qui concerne les embarcations de plaisance. Cela permettrait aux services de police d'appliquer efficacement des lois communes à tous les navires — la réglementation sur les abordages, les règlements sur les restrictions de navigation et la réglementation sur les petites embarcations. Cela ne nous intéresse pas d'avoir un policier qui va venir faire appliquer la réglementation sur l'outillage d'un bateau ou les exigences concernant les cuisiniers sur les bateaux. Cela ne nous concerne pas et cela ne nous intéresse pas. Ce que nous voulons, c'est avoir le même contexte que les bateaux commerciaux pour être sûrs que toute infraction sur l'eau sera sanctionnée rapidement et de manière équitable et identique.

Les récentes propositions de Transports Canada en vertu desquelles les organismes policiers régiraient tous les navires commerciaux de moins de 24 mètres de long en vertu de la Loi sur les contraventions contribueraient beaucoup à apaiser nos inquiétudes. Il faudrait préciser les articles autorisant des agents de l'autorité à monter à bord des embarcations. Si l'on apportait ces modifications au projet de loi, on l'améliorerait et nous serions tout à fait d'accord.

Le sénateur Finestone: Faut-il modifier le texte même du projet de loi ou peut-on le faire simplement avec les règlements?

M. Vollmer: À mon avis, il faudrait modifier le texte du projet de loi.

Senator Finestone: Have you given some thought to the nature of the language change, and have you discussed that with the department?

Mr. Vollmer: In our discussions with the department we have been trying to raise the department's awareness of the issue. Presently, the department is developing that awareness. They have made proposals that have not been well thought-out from the broader boating community's point of view. They have approached me and several other people saying that they want to sit down and work this out. Perhaps it can be regulatory.

A number of amendments to the bill were proposed in the Canadian Yachting Association's brief, both here and to the House of Commons. These amendments, if adopted, would help. Certainly, I know that the pleasure vessel community would be happy to sit down with Transport and sort this out as quickly as possible. There is a lot of expertise on our side of the table that we are perfectly willing to share.

Senator Finestone: I would have presumed, Mr. Vollmer, that the department, having noted that the Senate committee has not been prepared to pass the bill because we have a concern for the citizens of Canada, the ordinary people who use pleasure craft, would have been in touch with you and discussed this by now. Are you telling me they still have not talked to you?

Mr. Vollmer: No. In fact, I think they got the message loud and clear after the last meeting, and they have approached me.

Senator Finestone: What has happened since then?

Mr. Vollmer: It has been mostly talk. There has been no action to this point in time.

Senator Finestone: Have you had direct meetings with them?

Mr. Vollmer: I attended a meeting in St. Catharines, of the Central Region Marine Advisory Council, which is chaired jointly by DFO and Transport. That was followed by two days of introduction to the Canada Shipping Act amendments by the Department of Transport.

That was probably the first time I attended a meeting with Transport where they listened almost as much as they talked. That is a big step forward. Several senior officials at that meeting did assure me that they were more aware of our concerns and would want to work them out with us. That meeting was held within the past three or four weeks. There have been no formal meetings yet. The Canadian Marine Advisory Council meets at the beginning of November in Ottawa, and I presume that, at that time, there will be a more serious engagement on these issues.

Senator Finestone: The bill before us has been passed by the House of Commons, so I am sure that enough attention was paid to this particular aspect of the bill. We have expressed our interest and our concern, and the department has now spoken to you. In the best interests of all concerned, both pleasure craft owners and users, should this bill go through with a strong message to the government that it needs to work on the regulations? Should the

Le sénateur Finestone: Avez-vous réfléchi à ce nouveau texte et en avez-vous parlé avec les représentants du ministère?

M. Vollmer: Quand nous en avons discuté avec eux, nous avons essayé de les sensibiliser à ce problème. Le ministère est actuellement en train de s'y sensibiliser. Ses représentants nous ont soumis des propositions qui, de l'avis des plaisanciers, mériteraient d'être quelque peu améliorées. Les gens du ministère m'ont dit ainsi qu'à d'autres personnes qu'ils étaient prêts à en discuter. Peut-être pourrait-on simplement le faire au moyen des règlements.

Dans le mémoire présenté par l'Association canadienne de yachting aussi bien ici qu'à la Chambre des communes, nous proposons un certain nombre d'amendements. Je peux vous dire que le monde des plaisanciers se ferait un plaisir de venir en discuter avec les représentants du ministère des Transports pour régler la question le plus rapidement possible. Nous avons énormément d'expertise de notre côté et nous sommes tout à fait prêts à la partager.

Le sénateur Finestone: Monsieur Vollmer, j'aurais pensé que le ministère, constatant que le comité sénatorial n'était pas prêt à adopter ce projet de loi parce que nous nous soucions de nos concitoyens, les simples Canadiens qui pratiquent la plaisance, vous aurait contacté pour en discuter. Vous voulez dire qu'il ne l'a toujours pas fait?

M. Vollmer: Non. En fait, je crois qu'ils ont reçu le message cinq sur cinq après la dernière réunion et là, ils m'ont contacté.

Le sénateur Finestone: Et que s'est-il passé depuis?

M. Vollmer: Jusqu'à présent, ce sont surtout des paroles, mais il n'y a rien eu de concret encore.

Le sénateur Finestone: Avez-vous eu des réunions avec eux?

M. Vollmer: J'ai assisté à Ste. Catharines à une réunion du Conseil consultatif maritime de la région centrale, qui est présidé à la fois par le MPO et Transports Canada. Il y a eu ensuite deux jours de présentation des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada par le ministère des Transports.

C'est probablement la première fois que je participais à une réunion avec des représentants du ministère des Transports qui écoutaient presque autant qu'ils parlaient. C'est un grand progrès. Plusieurs des hauts fonctionnaires présents à cette réunion m'ont assuré qu'ils étaient plus sensibles à nos préoccupations et qu'ils étaient disposés à essayer de trouver des solutions avec nous. Cette réunion a eu lieu il y a trois ou quatre semaines. Depuis, nous n'avons pas eu de rencontres officielles. Le Conseil consultatif maritime canadien se réunit début novembre à Ottawa et j'imagine qu'à ce moment-là on abordera un peu plus sérieusement ces questions.

Le sénateur Finestone: Ce projet de loi a déjà été adopté par la Chambre des communes et je suis donc certaine que cet aspect de la question a été étudié de près. Nous vous avons fait part de notre intérêt et de notre préoccupation et le ministère est maintenant en contact avec vous. Dans l'intérêt de toutes les collectivités concernées, aussi bien les propriétaires que les utilisateurs de bateaux de plaisance, faudrait-il adopter ce projet de loi en

bill be passed only with amendments? As it is, would it touch on safety issues?

Mr. Vollmer: I would suggest that there should be a number of amendments. For example, under "Definitions," the enforcement officer definition should be made broader. These are covered and laid out in the CYA's brief to the committee.

Senator Spivak: My understanding is there will be extensive, nation-wide public consultations on the regulations, which will take several years. It is not as if the department has not had public consultations, but it will have more extensive public consultation. However, that does not respond to Senator Finestone's concern as to whether we should amend the bill or look to the regulations. That was the department's intention prior to this gentleman's testimony, and perhaps it will only be reinforced by this gentleman's testimony.

The Chairman: That is why we will be meeting again with the departmental officials.

Senator Finestone: Regarding the Part 11 enforcement, you say that the entire clause creates a parallel set of violations to be dealt with through administrative penalties through clauses 228 and 244 and you do not believe this supposed system will serve the best interests of the boating public. You suggest that Part 11 be deleted from the proposed act until such time as the entire enforcement policy has been rethought.

You are concerned in 228 about the concept of a violation creating a second stream for enforcement of the act and the regulations, and you are opposed to this concept for the reasons that you have stated.

Mr. Vollmer: Yes.

Senator Finestone: You have discussed these with members of the department, and they seem to understand your concerns, although you say that, if they are not boaters, they do not understand the situation from a recreational boating perspective. Is that what I am learning?

Mr. Vollmer: That is pretty much the situation. They are unhappy to deal with any vessel less than 10,000 tonnes.

Senator Finestone: I believe Senator Fitzpatrick said it is better to have one department than two departments with the responsibilities being divided. I will leave that up to him to follow through.

Senator Fitzpatrick: It do not believe I raised that topic.

Senator Finestone: Perhaps it was Senator Banks.

In your remarks, Madam Chairman, you touched on all these points. Can we anticipate further discussion with the department on the issues?

The Chairman: Yes.

l'assortissant d'un message énergique où l'on dirait au gouvernement qu'il doit sérieusement travailler sur le règlement? Faudrait-il adopter le projet de loi simplement avec les modifications? Tel qu'il se présente, couvrirait-il les questions de sécurité?

M. Vollmer: Je pense qu'il faudrait y apporter plusieurs modifications. Par exemple, à la rubrique «Définitions», il faudrait élargir la définition de «agent de l'autorité». Nous expliquons tout cela dans notre mémoire au comité.

Le sénateur Spivak: Pour autant que je sache, il va y avoir des consultations publiques à grande échelle sur la réglementation, des consultations qui devraient prendre plusieurs années. Ce n'est pas comme si le ministère n'avait pas mené de consultations publiques; au contraire, il va y avoir des consultations publiques beaucoup plus poussées. Toutefois, cela ne répond pas à la question du sénateur Finestone, à savoir s'il faudrait modifier le projet de loi ou s'en remettre à la réglementation. C'était ce que le ministère avait l'intention de faire avant le témoignage de ce monsieur, et peut-être ce témoignage ne va-t-il faire que renforcer encore cette intention.

La présidente: C'est justement pour cela que nous allons rencontrer de nouveau les hauts fonctionnaires du ministère.

Le sénateur Finestone: À propos de la partie 11, sur le contrôle d'application, vous dites qu'on établit toute une série parallèle de violations qui seront sanctionnées par des sanctions administratives aux articles 228 et 244 et qu'à votre avis ce système ne servira pas les intérêts des gens qui font du bateau. Il faudrait d'après vous supprimer cette partie 11 du projet de loi en attendant de remanier toute la politique de contrôle d'application.

Ce qui vous inquiète, c'est qu'à l'article 228 on crée une notion de violation qui crée une deuxième voie d'application de la Loi et de la réglementation, et vous n'êtes pas d'accord avec cela pour les raisons que vous nous avez exposées.

M. Vollmer: Oui.

Le sénateur Finestone: Vous en avez parlé avec les représentants du ministère qui ont l'air de vous comprendre, même si vous dites que ce ne sont pas des plaisanciers et qu'ils ne comprennent pas le point de vue des plaisanciers. C'est bien cela?

M. Vollmer: À peu près. Ils n'aiment pas trop s'occuper des navires de moins de 10 000 tonnes.

Le sénateur Finestone: Je crois que c'est le sénateur Fitzpatrick qui a dit qu'il valait mieux avoir un ministère plutôt que deux ministères avec des responsabilités divisées. Je vais le laisser poursuivre là-dessus.

Le sénateur Fitzpatrick: Je n'ai pas l'impression d'avoir soulevé cette question.

Le sénateur Finestone: Alors c'était peut-être le sénateur Banks.

Dans vos remarques, madame la présidente, vous avez abordé toutes ces questions. Est-il question de poursuivre ce débat avec le ministère?

La présidente: Oui.

Senator Finestone: Frankly, and I think the distinctions must be made. There needs to be a great deal more clarity regarding federal, provincial and municipal responsibilities, so that the civil law is clarified.

Senator Spivak: We should know all of that.

The Chairman: Those questions can be asked tomorrow.

Senator Finestone: I hope the representatives of the department are aware of what is being said today and that the department will look at all the interconnecting links and satisfy us that this can be handled to allow for cohesion, reduction of confusion and uniform enforcement. Then the pleasure craft community and Canadians can have confidence in this act.

We can discuss with the department the need for specifically targeted regulations and, perhaps, a delay in the application of the law, until such time as we have had the opportunity to review the regulations as a committee, bearing in mind our own observations here. I hope that framework is clear.

Senator Adams: Activities on the water can include many things. For example, in would include sports fishers on rivers and river craft. Are those activities covered by your organization, or do sports fishers have their own organization? How does that work?

Mr. Vollmer: There are as many different type of boating associations as there are different types of boats in Canada. No one organization represents them all. The Canadian Yachting Association tends to represent owners and operators of larger boats, sail and power. Since the 1930s, it has been a major training organization.

The Canadian Power and Sail Squadron, of which I am a member, is another training organization, and it wrote a glowing letter about me — a letter that I am slightly embarrassed about — allowing me to speak on its behalf. It has done a tremendous job of training people. It exists as a training organization. Those who train with that organization tend to be power boaters.

There are associations of anglers and hunters who use smaller boats. There are wind surfing associations, canoe associations, and associations which cover all sorts of paddle sports. There are many different organizations. Many organizations belong to the Canadian Safe Boating Council, which promotes boating safety. They try to act as a group. The approach to consultation is interesting, and Senator Finestone has raised the point.

The Canadian Coast Guard used to be a top-down organization. Most of the people were ex-shipmasters whose concept of consultation was: "I thought I gave you an order!" The Canadian Coast Guard has done a splendid job of totally altering its culture. It now sits down regularly with the recreational community at

Le sénateur Finestone: Je crois qu'il faut faire certaines distinctions. Il faut clarifier beaucoup mieux les responsabilités fédérales, provinciales et municipales de façon à ce que le droit soit clair.

Le sénateur Spivak: Nous devrions nous renseigner sur tout cela.

La présidente: Nous pourrions poser toutes ces questions demain.

Le sénateur Finestone: J'espère que les représentants du ministère sont au courant de ce débat d'aujourd'hui et qu'ils vont faire tous les liens nécessaires et nous donner l'assurance qu'on peut rectifier tout cela pour avoir quelque chose de cohérent, de moins confus et une application uniforme des dispositions. À ce moment-là, les plaisanciers et les Canadiens pourront vraiment avoir confiance dans cette loi.

Nous pourrions voir avec les représentants du ministère s'il faut rédiger des règlements bien précis et éventuellement retarder l'entrée en application de la loi de façon à laisser le temps à notre comité d'examiner les règlements en tenant compte des remarques que nous venons de faire. J'espère que ce cadre sera clair.

Le sénateur Adams: Les activités nautiques peuvent signifier des tas de choses. Par exemple, il peut s'agir de pêche à la ligne sur les rivières ou de l'utilisation d'embarcations sur les rivières. Votre organisation couvre-t-elle ce genre d'activités, ou les pêcheurs amateurs ont-ils leur propre organisation? Comment est-ce que cela fonctionne?

M. Vollmer: Il y a autant de types d'associations nautiques que de types de bateaux au Canada. Aucune organisation particulière ne les représente tous. L'Association canadienne de yachting représente globalement les propriétaires et les exploitants de bateaux assez gros, que ce soit des voiliers ou des bateaux à moteur. Depuis les années 30, c'est une des grandes organisations de formation.

Les Escadrilles canadiennes de plaisance, dont je suis membre, sont une autre organisation de formation, qui a écrit une lettre tellement élogieuse à mon sujet que j'en suis un peu gêné, pour m'autoriser à prendre la parole en son nom. C'est une organisation qui fait un travail de formation extraordinaire. Elle forme essentiellement des utilisateurs de bateaux à moteur.

Il y a des associations de pêcheurs et de chasseurs qui utilisent de petites embarcations. Il y a des associations de planche à voile, de canotage, toutes sortes d'associations d'embarcations à pagaies. De nombreuses organisations appartiennent au Conseil canadien de la sécurité nautique, qui fait la promotion de la sécurité nautique. Toutes ces personnes essaient d'agir collectivement. La démarche de consultation dont a parlé le sénateur Finestone est intéressante.

La Garde côtière canadienne avait traditionnellement tendance à avoir une démarche descendante. La plupart de ses représentants étaient d'anciens capitaines pour qui la consultation consistait à dire: «Je pensais vous avoir donné un ordre!» La Garde côtière canadienne a réussi brillamment à modifier radicalement sa

both national and regional levels, and it asks about the community's concerns and what needs to be done.

Transport still tends to be a top-down organization. We have very good relations with the Coast Guard which has reached out to many of these disparate boating groups. We urge Transport Canada to adopt a similar model.

Senator Adams: What is the difference between the regulations that cover the seas and those that apply to the lakes?

Mr. Vollmer: The regulations and the legislation governing boating are federal. They are uniform from coast to coast. The Constitution Act reserves for the federal government all maritime transport, which includes pleasure boats. This has led to a positive environment in many cases, where we do have good common regulations.

The American example is quite the contrary. Everybody including the dogcatcher can set boating regulations. The Indian River in Florida covers 23 different jurisdictions in 21 miles, each with its own rules.

Senator Adams: Should Bill C-14 cover only commercial vessels, and should there be separate legislation to cover recreational vessels?

Where I live many people go pleasure hunting for seal, walrus and whale, although it is not really considered to be a water sport. The RCMP, which is the local law enforcement agency in the territories, enforces the laws and bylaws in the communities in the North.

Mr. Vollmer: We have been well served by the common federal regulations, and I would not advocate that there be two pieces of legislation. As pointed out, many of the regulations are common to both recreational and commercial vessels. If we had two sets of right-of-way rules, for example, it would be chaotic. We are worried about enforcing one set of rules, not creating another.

Our community has been well served by the Canada Shipping Act. It has created responsibilities for us, as well as having given us certain privileges. If you register your vessel, you can take it anywhere in the world, and it is a little bit of Canada. That has been a positive thing. We have uniform application of boating restrictions. There are methods for putting in place speed limits and horsepower limits, et cetera. It is positive; and it works well. There are aspects in this bill that we see as divisive rather than cohesive. We believe that what we have had in the past is positive. We seek to craft better legislation.

Senator Adams: What do you think about the regulations governing vessels longer than 42 feet and the need for a captain?

culture. Ses représentants rencontrent maintenant régulièrement les plaisanciers au niveau national et régional pour s'enquérir de leurs préoccupations et de leurs besoins.

Le ministère des Transports a encore tendance à avoir cette démarche descendante. Nous avons d'excellentes relations avec la Garde côtière qui a tendu la main à une foule de ces organisations nautiques disparates. Nous encourageons Transports Canada à suivre son exemple.

Le sénateur Adams: Quelle différence y a-t-il entre la réglementation concernant les mers et celle qui s'applique aux lacs?

M. Vollmer: La réglementation et la législation régissant la navigation sont fédérales. Elles sont uniformes d'une côte à l'autre. En vertu de la Loi constitutionnelle, tout le transport maritime, y compris les bateaux de plaisance, relève du gouvernement fédéral. Cela nous a permis d'avoir un contexte positif dans bien des cas, parce que nous avons une bonne réglementation commune.

Aux États-Unis, c'est le contraire. N'importe qui peut émettre un règlement nautique. En Floride, la Indian River traverse 23 zones de responsabilité différentes en 21 milles, avec à chaque fois des règles particulières.

Le sénateur Adams: Le projet de loi C-14 devrait-il concerner uniquement les embarcations commerciales et faudrait-il prévoir un projet de loi distinct pour les bateaux de plaisance?

Dans la région où je vis, beaucoup de personnes chassent le phoque, le morse et la baleine, même si ce n'est pas vraiment considéré comme un sport nautique. C'est la GRC, qui est chargée du maintien de l'ordre local dans les territoires, qui applique les lois et règlements dans ces communautés du Nord.

M. Vollmer: Le fait d'avoir une réglementation fédérale commune a été très utile et je ne recommanderais pas qu'on mette en place deux lois distinctes. Comme nous l'avons dit, une bonne partie des règlements s'appliquent à la fois aux bateaux de plaisance et aux bateaux commerciaux. Si nous avions deux règlements sur la priorité, par exemple, ce serait le chaos. Notre souci, c'est l'application d'un ensemble de règlements, pas la création d'un autre ensemble de règlements.

La Loi sur la marine marchande du Canada a rendu d'excellents services à notre secteur. Elle nous a imposé des responsabilités en nous octroyant certains privilèges. Si vous immatriculez votre bateau, vous pouvez l'emmener n'importe où dans le monde, et c'est un petit morceau du Canada que vous emportez avec vous. Tout cela a été positif. Nous avons une application uniforme des restrictions nautiques. Il y a des modalités d'imposition de limites de vitesse et de puissance des moteurs, etc. Tout cela est positif et fonctionne bien. À notre avis, il y a dans ce projet de loi des éléments qui favorisent la division plutôt que la cohésion. Nous estimons que ce que nous avions dans le passé était positif. Ce que nous souhaitons, c'est améliorer la loi.

Le sénateur Adams: Que pensez-vous de la réglementation régissant les navires de plus de 42 pieds et de l'obligation d'avoir un capitaine?

Mr. Vollmer: I believe the crewing regulations have been amended recently, although I am not sure on this point. They are virtually the only ones that speak to the need for masters on pleasure vessels over 25 metres in length, which is approximately 65 feet.

Senator Spivak: Madam Chairman, if we are serious about all the issues concerning boating safety, should we not hear from other organizations?

The Chairman: The clerk contacted many organizations and their representatives said that Mr. Vollmer was the appropriate spokesperson.

Senator Spivak: I am talking about those who canoe, as well as others, not necessarily those operating motor boats.

The Chairman: Let us wait and see how you feel after we have heard the information from both departments. We need to know more. If we conclude that our knowledge is incomplete, then we will decide to hear other people.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, October 17, 2001

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-14, respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts, met this day at 5:32 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we are again discussing Bill C-14, an act respecting shipping and navigation and to amend the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 and other acts.

Our witnesses today are officials from Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans.

Welcome, gentlemen. I am sure that you have all been following our discussions in the committee. Some of you have been present at some of our meetings.

Please proceed.

Mr. Bud Streeter, Director General, Marine Safety, Transport Canada: With the indulgence of senators, I will outline the interests and statements of Transport Canada and our partner department. I should like especially to clarify some of the concerns that have been raised in the last few days of your deliberations.

First and foremost, Madam Chair, I agree with the introductory statement that you made yesterday. There is a fundamental difference between a boat that is being used for personal or recreational purposes and a boat that is being used for commercial purposes. We also agree that anyone offering a service to the

M. Vollmer: Je crois qu'on a modifié récemment la réglementation sur les équipages, mais je n'en suis pas certain. C'est pratiquement la seule réglementation où l'on stipule cette exigence d'un capitaine sur les bateaux de plaisance de plus de 25 mètres de long, c'est-à-dire environ 65 pieds.

Le sénateur Spivak: Madame la présidente, si nous nous préoccupons vraiment de toutes ces questions de sécurité nautique, ne devrions-nous pas entendre d'autres organisations?

La présidente: Le greffier a contacté plusieurs organisations dont les représentants lui ont dit que M. Vollmer était parfaitement qualifié pour être leur porte-parole.

Le sénateur Spivak: Je parle de gens qui font par exemple du canot, pas nécessairement des gens qui ont un bateau à moteur.

La présidente: Attendons de voir ce que vous en penserez quand nous aurons entendu les représentants des deux ministères. Nous voulons en savoir plus. Si nous estimons à ce moment-là que nous n'en savons pas assez, nous pourrions décider de convoquer d'autres témoins.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 17 octobre 2001

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 17 h 32 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Honorables sénateurs, nous allons une fois de plus analyser le projet de loi C-14, Loi concernant la marine marchande et la navigation et modifiant la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et d'autres lois.

Nos témoins d'aujourd'hui sont les hauts fonctionnaires de Transports Canada et du ministère des Pêches et des Océans.

Messieurs, soyez les bienvenus. Je suis certaine que vous avez tous suivi les délibérations du comité. Certains d'entre vous ont assisté à certaines de nos rencontres.

La parole est à vous.

M. Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada: Avec la permission des sénateurs, je vais présenter un survol de la participation et des déclarations de Transports Canada et de notre ministère partenaire. J'aimerais en particulier faire le point sur certaines des préoccupations soulevées à l'occasion de vos dernières journées de délibérations.

D'abord et avant tout, madame la présidente, je suis d'accord avec la déclaration liminaire que vous avez faite hier. Il existe une différence fondamentale entre un bateau utilisé à des fins personnelles ou récréatives et un bateau utilisé à des fins commerciales. Nous sommes également d'accord pour dire que

general public has obligations and that passengers must have reasonable expectations of safety.

Both the Department of Fisheries and Oceans and Transport Canada are committed to working together and with our stakeholders to ensure that we develop an appropriate regulatory regime that is fair, safe, workable and enforceable.

It is also important to note that the Canada Shipping Act, 2001 is a major step in the reform of marine law in Canada. However, it is primary legislation and will need to be supported by regulations and a regulatory scheme, along with standards, guides and operational policies if it is to be properly enacted and applied.

We have committed to developing this framework over the next several years in consultation with stakeholders before the coming into force of all parts of the bill. These regulations must conform to federal regulatory policy and cannot be developed in a vacuum. The regulatory development process that we will undergo will also involve forming partnerships and developing tools and systems to support the legislative framework.

Madam Chair, yesterday you indicated the importance of educating the public about rules and regulations. You also wondered whether enforcement has been adequate. We agree with those concerns and the issues raised.

We certainly agree that education of the public and stakeholders is critical. We believe we have done that during the process that led us to this stage in the development of the bill. Officials from both departments, together and separately, conducted national consultation sessions in at least seven regional locations, which were well attended by all sectors of the marine industry.

You will recall that in June 1999 we took the then unusual step of having cabinet authorize us to release a draft of the bill — a bill in its legislative form — for consultation purposes, recognizing that it had not been amended for a significant amount of time and that it is technical legislation.

We think this reflected the government's open approach to public consultation on proposed legislation, and certainly the approach that the two departments wanted to take in addressing this issue. That consultation alone resulted in a number of improvements that were made to the bill in the version you have before you.

As well, we also used the Canadian Marine Advisory Committee, CMAC, which is our principal consultation forum with our industry sector. CMAC meetings are held twice a year — in the spring and in the fall — nationally and also in each of our five regions. To ensure that we address all of the issues, the sessions are co-chaired by officials from Transport

quiconque offre un service au grand public a des obligations et que les passagers doivent avoir des attentes raisonnables en matière de sécurité.

Pêches et Océans Canada et Transports Canada sont déterminés à collaborer entre eux et avec les intervenants à la mise au point d'un régime réglementaire pertinent qui soit à la fois applicable, sûr, utile et applicable.

Il importe de remarquer que la Loi sur la marine marchande de 2001 constitue une étape importante de la réforme du droit maritime au Canada. Cependant, il s'agit pour l'essentiel d'un texte de loi, auquel devront se greffer des règlements et un cadre réglementaire, sans oublier des normes, des guides et des politiques opérationnelles. Ce n'est qu'ainsi qu'il pourra être mis en oeuvre et appliqué correctement.

Nous nous sommes engagés à mettre au point ce cadre au cours des prochaines années en consultation avec des intervenants, avant l'entrée en vigueur de toutes les dispositions du projet de loi. Ces règlements, qui doivent être conformes à la politique réglementaire fédérale, ne peuvent être élaborés dans un vacuum. Le mécanisme d'élaboration de la réglementation que nous entreprendrons exigera également la formation de partenariats et la mise au point d'outils et de systèmes de soutien du cadre législatif.

Hier, madame la présidente, vous avez souligné l'importance de la sensibilisation du public aux règles et aux règlements. Vous vous êtes demandé si l'application avait été adéquate. Nous sommes d'accord avec ces préoccupations de même qu'avec les questions soulevées.

Nous admettons d'emblée que l'éducation du public et des intervenants joue un rôle critique. Nous croyons avoir agi en conséquence tout au long du processus qui nous a conduits au présent stade d'élaboration du projet de loi. Des hauts fonctionnaires des deux ministères ont, ensemble et séparément, tenu des séances nationales de consultation dans au moins sept régions. Ces séances ont été courues par tous les secteurs de l'industrie maritime.

Vous vous rappellerez que, en juin 1999, nous avons pris une initiative inhabituelle en demandant au Cabinet de nous autoriser à rendre publique une version préliminaire du projet de loi — un projet de loi dans sa forme législative — à des fins de consultation, étant donné que les dispositions n'avaient pas été modifiées depuis longtemps et qu'il s'agit d'un texte de loi à caractère technique.

À nos yeux, la démarche témoigne de l'ouverture du gouvernement à la consultation publique relativement au projet de loi, et il est certain que c'est l'approche que les deux ministères préconisaient dans le présent dossier. À elle seule, la consultation s'est traduite par un certain nombre d'améliorations apportées à la version du projet de loi que vous avez devant vous.

Nous avons de la même façon fait appel au Comité consultatif maritime canadien (CCMC), principale tribune de consultation de notre secteur industriel. Le CCMC se réunit deux fois l'an — au printemps et à l'automne — à l'échelle nationale et aussi dans chacune des cinq régions. Histoire de ne rien oublier, les séances sont coprésidées par des hauts fonctionnaires de Transports

Canada and the Department of Fisheries and Oceans. Indeed, there is a standing committee on recreational boating under the banner of the Canadian Marine Advisory Committee.

It is worth mentioning that, in addition to the CMAC process, the Canadian Coast Guard has for a known as Recreational Boating Advisory Committees, RBAC, which meet nationally and regionally. Transport Canada attends these meetings, as required, to clarify or discuss areas of common interest. In addition, I am a member of the National Recreational Boating Advisory Committee, NRBAC.

It is therefore quite difficult for us to understand the specific issue regarding lack of consultation. I have a favourite phrase I use with many of our stakeholders, which is, "Consultation, not capitulation." It is similar to management-employee communications; many times we say there is no communication, but usually it is simply that the message we hear is not the one we want to hear.

As well as the process I have described above, when there have been specific concerns raised we have met with many stakeholders during the process. My colleagues from DFO and I have met with several stakeholders to address, in particular, small craft issues.

Some of the examples of that are, first and foremost, the provisions we have in the bill for vessels of a prescribed class, and that are in the existing bill as special purpose vessels. We recognize that there has been an increase in the use of small vessels for everything from eco-tourism to sport fishing to whale watching, bird watching, white water rafting and that they cannot meet traditional requirements for passenger vessels, and that, indeed, they are commercial operations. However, we must work with the industry stakeholders, our colleagues and our partners to ensure that we clearly identify a safety regime that makes sense to us and to all the stakeholders.

To this end, we have worked with our colleagues in the International Sail and Power Association to develop a national standard. Most of the work was done by the International Sail and Power Association and the Canadian Yachting Association, but it was done in partnership. We have evaluated that standard, which was formally presented to us in May, 2001. We have agreed that in most aspects it makes sense.

Another example is the large sail-training vessels — the brigantines — that operate in Central and Eastern Canada, where we worked again with the Canadian Sail Training Association to develop a standard that makes sense. It does not make sense to turn a sail training vessel into a passenger ship if it distorts the original purpose of that vessel.

A third example is the sport fishing and charter fishing business on the West Coast, where there was a fear that we would arrive carrying a big stick to make them all apply life raft and fire

Canada et du ministère des Pêches et des Océans. En fait, il y a un comité permanent de la navigation de plaisance qui exerce ses activités sous l'égide du Comité consultatif maritime canadien.

Il convient de mentionner que, outre le CCMC, la Garde côtière est dotée de tribunes connues sous le nom de Comités consultatifs de la navigation de plaisance (CCNNP), qui se réunissent au niveau national et régional. Transports Canada assiste à ces réunions, au besoin, afin de clarifier ou de débattre des questions d'intérêt commun. En outre, je siège au Conseil consultatif national sur la navigation de plaisance (CCNNP).

Nous avons donc du mal à comprendre la question précise soulevée relativement au manque de consultation. J'ai une expression favorite que je me plais à utiliser auprès de bon nombre de nos intervenants: «Consulter, mais pas capituler.» C'est un peu comme dans les communications entre la direction et les employés; souvent, on entend dire qu'il n'y a pas de communication, mais le problème s'explique souvent par le fait que le message que nous entendons n'est pas celui que nous voulons entendre.

Outre la procédure que j'ai décrite, nous rencontrons bon nombre d'intervenants en cours de route lorsque des préoccupations précises sont soulevées. Mes collègues du MPO et moi avons rencontré quelques intervenants pour régler, en particulier, les problèmes relatifs aux petites embarcations.

À titre d'exemple, citons d'abord et avant tout les dispositions du projet de loi qui s'appliquent aux navires appartenant à une catégorie prescrite et qui, dans le texte de loi existant, sont présentés comme des navires à usage spécial. Nous sommes conscients du fait qu'on utilise de plus en plus de petites embarcations à des fins comme l'écotourisme, la pêche sportive, l'observation des baleines, l'observation des oiseaux et la descente en eaux vives, et que ces embarcations ne peuvent répondre aux exigences traditionnellement applicables aux navires à passagers et que, en fait, elles constituent des entreprises commerciales. Cependant, nous devons collaborer avec les intervenants de l'industrie, nos collègues et nos partenaires pour définir clairement un régime sécuritaire qui soit acceptable pour nous et pour tous les intervenants.

À cette fin, nous avons collaboré avec nos collègues de l'International Sail and Power Association à la mise au point d'une norme nationale. La plupart des travaux ont été effectués par l'International Sail and Power Association et l'Association canadienne de Yachting, mais en partenariat. Nous avons évalué cette norme, qui nous a officiellement été présentée en mai 2001. Nous avons convenu que la plupart des aspects se justifiaient.

Les grands voiliers-écoles — les brigantins — qu'on exploite dans le centre et dans l'est du Canada constituent un autre exemple. Dans ce cas, nous avons collaboré avec l'Association canadienne de voile éducative à l'élaboration d'une norme sensée. Il ne rime à rien de convertir un voilier-école en navire à passagers si la mesure a pour effet d'altérer la fonction initiale du bâtiment.

La pêche sportive et l'affrètement de bateaux de pêche sur la côte Ouest constituent un troisième exemple. Dans ce cas, on craignait que nous n'arrivions avec nos gros sabots pour imposer

protection standards to these vessels because they operate offshore. As we discussed this with the industry, it became obvious to us that they work in groups and there is not usually one vessel alone out there. We worked with them to develop a buddy system so that one vessel looks after another and they maintain communication. They work together. That prevents having to enforce significant new rules that really do not make sense. I believe that illustrates the approach we would like to take.

We believe that we have consulted with our stakeholders. We have not given everything that they asked for, and I recall that when the minister was here for the first presentation to introduce this bill, he said that. He said that we have changed some things, but he also said there are things that we have not changed because we have obligations that we must fulfil.

We will continue to work and consult with all of our stakeholders as we begin the same process for the development of supporting regulations.

We look forward to the continued help that the pleasure craft community, the Canadian Yachting Association and Mr. Vollmer, personally, will offer in developing these applicable regulations during the RBAC meetings, the NRBAC meetings, the CMAC meetings and other consultative fora that we will use for the process.

We have already, together, started educating our stakeholders. We are conducting across the country two-day orientation sessions on the draft bill to help people understand the change in direction we will take. We have also outlined for them the role they can play to help us to develop the instruments that are necessary through consultation and support. To date, we have received much positive feedback and cleared up many misunderstandings. Some misunderstandings will remain and we will continue to address them.

One significant issue is enforcement. Both departments and the Standing Committee on Transport and Government Operations, SCOTGO have made changes to accommodate stakeholder requests to ensure that the scheme we have on the waterways is seamless. We want to ensure that, inadvertently, we do not regulate commercial traffic on the right-hand side and pleasure craft on the left-hand side because that would not be good for very long. We have changed the law to make sure we have joint regulatory authority to ensure that does not happen.

Throughout the exercise, we evaluated and analyzed different ways that marine services and marine safety services, in particular, are delivered. We identified new approaches that we believe would be of use to ensure compliance. We also believe that these

des normes relatives aux radeaux de sauvetage et à la protection contre les incendies à ces embarcations du simple fait qu'elles exercent leurs activités en haute mer. Dans les pourparlers que nous avons eus avec l'industrie, il nous est apparu évident que ces embarcations fonctionnent en groupes et qu'il leur arrive rarement de se trouver seules en mer. Nous avons donc collaboré avec les intéressés à la mise au point d'un système de compagnonnage pour que les bateaux veillent l'un sur l'autre et qu'ils maintiennent la communication. Ils travaillent ensemble. Ainsi, nous n'avons pas appliqué de nouvelles règles draconiennes qui ne se justifient pas vraiment. Je pense que ces exemples illustrent l'approche que nous souhaitons adopter.

Nous pensons que nous avons consulté les intervenants. Nous ne leur avons pas donné tout ce qu'ils demandaient, et je me souviens de ce que le ministre a déclaré lorsqu'il a présenté le projet de loi pour la première fois. Il a affirmé que nous avions apporté certaines modifications, mais aussi que nous avions conservé certains éléments en raison des obligations qui nous échoient.

Nous continuerons de travailler avec tous les intervenants et de les consulter, au moment où s'amorce la démarche qui présidera à l'élaboration de la réglementation d'appoint.

Nous comptons sur l'aide soutenue que le milieu de la navigation de plaisance, l'Association canadienne de yachting et M. Vollmer personnellement nous offriront pour l'élaboration des règlements applicables dans le cadre des réunions du CCNP, du CCNNP et du CCMC et d'autres tribunes de consultations auxquelles nous ferons appel en cours de route.

Ensemble, nous avons déjà entrepris de sensibiliser nos intervenants. Relativement au projet de loi, nous organisons partout au pays des séances d'orientation d'une durée de deux jours pour aider les intéressés à comprendre la nouvelle direction dans laquelle nous allons nous engager. Nous avons également défini pour eux le rôle qu'ils peuvent jouer, au moyen de la consultation et du soutien, pour nous aider à élaborer les instruments nécessaires. Jusqu'ici, nous avons reçu de nombreux commentaires positifs et dissipé bon nombre de malentendus. Les malentendus ne disparaîtront pas tous, et nous allons continuer de nous y attaquer.

L'application représente un enjeu de taille. Les deux ministères et le Comité permanent de la Chambre sur les transports et les opérations gouvernementales ont apporté des modifications en réponse aux demandes des intervenants pour assurer l'intégration du régime de réglementation des voies navigables. Nous voulons éviter de réglementer par mégarde la navigation commerciale du côté droit et la navigation de plaisance du côté gauche, car une telle réglementation aurait la vie courte. Pour éviter que cela ne se produise, nous avons modifié le texte de loi de manière à établir un pouvoir de réglementation conjoint.

Tout au long de l'exercice, nous avons évalué et analysé divers modes de prestation des services maritimes et de sécurité maritime. Nous avons établi de nouvelles approches qui, nous semble-t-il, nous aideront à assurer la conformité. Nous pensons

will result in significant improvements in efficiency and in the productivity of those who are involved in those activities.

Our vision of safety enforcement activities in the future does not just involve work processes changes. It involves an increased level of professionalism on the part of all who are involved in enforcement, including our partners, and ensuring that we reflect underlying Canadian values of fairness, respect and, of course, due process.

Enforcement is an integral part of the new Canada Shipping Act. The new framework we talk about is designed to deal with the broad range of safety and environmental requirements for commercial vessels that we believe can, for the most part, be dealt with outside of the judicial system and within allowable administrative enforcement boundaries. As we described on the first go around, we firmly believe that such a change will reduce the costs for all and will serve the commercial marine sector and the public needs for many years to come.

I do not intend to imply that means, in any way, shape or form, a diminishing role for police forces in this country. In fact, it presents an opportunity to strengthen the partnership with all of the agencies that assist us in ensuring the requirements of the Canada Shipping Act and that safety and environmental protection requirements are met. This does not only include police forces, it also includes partners in Environment Canada, the Canadian Coast Guard and partners in other government agencies who, from time to time, are required to enforce portions of our regulation. To this end, we have had preliminary discussions with some police forces, particularly the Ontario Provincial Police, OPP.

There is no doubt that additional work in terms of regulation must be done. We are firmly committed to implementing, with our partners and stakeholders, common sense policies and, of course, comprehensive implementation plans and strategies. This includes detailed training both for us and for our partner agencies such as the RCMP and provincial and municipal police agencies. We know that this will go a long way toward ensuring a common and consistent program delivery.

We are certain that the new Canada Shipping Act brings about much needed change. Particularly, it will commit us to focus resources on areas of need and permit operators who are very good operators to perform their tasks with a minimum of interference and involvement. That is not to say it will be hands off, carte blanche. That is not what we are advocating. We advocate attention paid where attention is deserved.

également que ces approches se traduiront par d'importants gains d'efficience et de productivité pour toutes les parties mêlées à ces activités.

La vision que nous avons des activités visant l'application des mesures de sécurité ne suppose pas uniquement des modifications des façons de faire. Elles exigent également un niveau de professionnalisme accru de la part de tous ceux qui participent à l'application, y compris nos partenaires. Nous ne devons pas non plus perdre de vue les valeurs canadiennes sous-jacentes que sont l'équité, le respect et, bien entendu, l'application régulière de la loi.

L'application fait partie intégrante de la nouvelle Loi sur la marine marchande du Canada. Le nouveau cadre dont il est question est conçu pour répondre à toute la gamme des exigences en matière de sécurité et de respect de l'environnement applicable aux navires commerciaux. À notre avis, ces questions peuvent, pour la plupart, être traitées en dehors du système judiciaire et à l'intérieur des limites permises de l'application administrative. Comme nous l'avons indiqué à l'occasion du premier examen, nous sommes fermement convaincus qu'une telle modification entraînera une réduction des coûts pour tous et répondra aux besoins du secteur maritime commercial et du public pendant de nombreuses années.

Je n'entends nullement réduire l'importance du rôle qui incombe aux forces policières du pays. En fait, l'exercice actuel nous donne l'occasion de renforcer le partenariat avec tous les organismes qui nous aident à assurer le respect des dispositions de la Loi sur la marine marchande au Canada de même que des exigences relatives à la protection de l'environnement. Sont parties à ce partenariat non seulement les forces de police, mais aussi nos partenaires d'Environnement Canada, la Garde côtière et les partenaires d'autres organismes gouvernementaux à qui nous devons parfois faire appel pour appliquer certaines dispositions de notre réglementation. À cette fin, nous avons eu des discussions préliminaires avec certaines forces de police, en particulier la Police provinciale de l'Ontario.

Il ne fait aucun doute que du travail reste à faire dans le dossier de la réglementation. Nous sommes résolument déterminés à mettre en oeuvre, de concert avec les partenaires et les intervenants, des politiques marquées au sceau du bon sens et, naturellement, des stratégies et des plans complets de mise en oeuvre, ce qui comprend notamment notre formation complète de même que celle de nos organismes partenaires, par exemple la GRC et les forces de police provinciales et municipales. Nous savons qu'une telle mesure nous aidera à établir un mode d'exécution des programmes commun et uniforme.

Nous sommes convaincus que la nouvelle Loi sur la marine marchande au Canada se traduira par l'introduction de bon nombre de modifications des plus nécessaires. En particulier, elle nous obligera à cibler les ressources sur les secteurs où on en a besoin et donnera aux bons exploitants la possibilité de mener leurs activités avec un minimum d'ingérence et d'intervention. Nous n'allons pas nous retirer et leur laisser carte blanche. Ce n'est pas ce que nous préconisons. Il faut, croyons-nous, concentrer notre attention là où la situation le justifie.

Police involvement and support for our joint efforts to improve safety and compliance continue to be important. Under the Canada Shipping Act, 2001, you will appreciate that we have a range of options. For minor offences, enforcement officers can function exactly as police officers. If you are pulled over but you have done nothing serious, if the officer likes how you look, you will proceed, receive a warning, be fined or have your vehicle towed home. That range of options is exactly the same.

In our case, of course, if there is intent or if they are very serious offences, we can go up to indictable offences with whatever penalties the court deems necessary depending upon the severity of the impact of the incident or the intent or will.

We certainly must assess what tools we will use, and in the interim we must ensure that we have a valid enforcement scheme that is applied to the existing act. This is where confusion arises with the Contraventions Act and the application of certain penalties to small vessels under that act.

Under the existing legislation we want to move a number of offences into the Contraventions Act. However, as we described in our first appearance here, there are difficulties with regard to the enforcement of the Contraventions Act. One problem is that in provinces that do not have a strong provincial police force enforcement is by contract and memoranda of understanding with the RCMP so that federal resources become an issue, particularly in British Columbia.

The bigger problem under the Contraventions Act is that it may not be appropriate to have equal penalties for equal offences on commercial versus pleasure craft. I offer as an example the lack of a life jacket. If I am operating my boat with my family on it and I do not have a life jacket for one my children, I not only deserve the \$100 or \$200 fine, but I really should get something for criminal stupidity because I am knowingly putting my own family at risk. On the other hand, if I am charging people for a trip, should the fine be the same as for putting myself or my family at risk? We do not think so. The penalty for such offences is not the same in other areas. Certainly operating without a life jacket in a commercial operation is a much more significant offence than it is on a pleasure craft, in the opinion of those of us who believe in enforcing safety.

In some cases, although offences may be similar, penalties required to ensure that offences do not become a cost of business in the commercial world are in excess of those that can be applied

La participation de la police et son soutien des efforts conjoints que nous déployons pour améliorer la sécurité et la conformité demeurent importants. Aux termes de la Loi de 2001 sur la marine marchande au Canada, vous constaterez que de nombreuses options s'offrent à nous. En ce qui concerne les infractions mineures, les agents d'application peuvent fonctionner exactement comme des agents de police. Si vous êtes intercepté, mais que vous n'avez pas commis de délit grave et que votre tête revient à l'agent, vous pourrez poursuivre votre route, recevoir un avertissement ou une contravention ou encore voir votre véhicule remorqué jusque chez vous. La gamme d'options demeure exactement la même.

Si, dans le cas qui nous occupe, nous avons affaire à une intention ou à des infractions très graves, nous pouvons aller jusqu'aux actes criminels, lesquels commandent les sanctions jugées nécessaires par le tribunal selon la gravité de l'impact de l'incident, ou encore l'intention ou la volonté du prévenu.

Il est certain que nous devons évaluer les outils que nous utiliserons. Entre-temps, nous devons veiller à ce qu'il existe un régime d'application valable qui s'applique aux textes de loi existants. Voilà d'où vient la confusion avec la Loi sur les contraventions et l'imposition de certaines sanctions à de petites embarcations aux termes de la loi.

Aux termes des dispositions législatives actuelles, nous voulons faire passer un certain nombre d'infractions sous la coupe de la loi sur les contraventions. Cependant, comme nous l'avons déclaré à l'occasion de notre première comparution, l'application de la Loi sur les contraventions pose des problèmes. L'un d'eux vient du fait que, dans les provinces qui ne sont pas dotées de solides services de police provinciale, l'exécution de la loi incombe à la GRC par contrat et par protocole d'entente, de façon que les ressources fédérales posent des problèmes, en particulier en Colombie-Britannique.

Aux termes de la Loi sur les contraventions, le principal problème tient au fait qu'il ne convient peut-être pas de faire en sorte que les mêmes sanctions s'appliquent aux mêmes infractions, qu'on ait affaire à un navire de plaisance ou à un navire commercial. Prenons l'exemple des gilets de sauvetage. Si, en compagnie de ma famille, je navigue sur un bateau et que je n'ai pas de gilet de sauvetage pour un de mes enfants, non seulement je mérite d'écoper de l'amende de 100 \$ ou de 200 \$, mais en plus je devrais être inculqué d'un acte de stupidité criminelle pour faire sciemment courir des risques à ma famille. Si, par ailleurs, je fais payer des gens pour effectuer une sortie sur l'eau, l'amende devrait-elle être la même que celle qui s'applique lorsque je ferais courir des risques aux membres de ma famille et à moi-même? Nous ne le croyons pas. Dans le cas de telles infractions, la sanction, dans d'autres domaines, n'est pas la même. Du point de vue de ceux d'entre nous qui croient à l'application des mesures de sécurité, l'absence d'un gilet de sauvetage dans une entreprise à caractère commercial est beaucoup plus grave que la même infraction commise sur une embarcation de plaisance.

Dans certains cas, les infractions ont beau être similaires, les sanctions qui s'imposent pour éviter que les amendes s'inscrivent dans les coûts d'exploitation d'une entreprise commerciale sont

under the Contraventions Act. There must be flexibility. That is one of the reasons we have chosen the administrative scheme we are talking about.

We believe that similar vessels of similar size in similar operations should have similar safety requirements. However, we believe that driving our own car is different from operating a taxi. Operating a mini-bus for personal use is different from carrying paying passengers in a mini-bus. Flying an airplane for personal use is different from flying paying passengers in an airplane.

It is not a large leap from there to state that if a vessel is engaged in a commercial operation, particularly if it is carrying passengers, the vessel and crew must comply with regulations and safety requirements that may differ from those required for a pleasure craft in the same area. As I said, this is especially critical for vessels that carry passengers and for vessels that may not be suitable for that trade.

In the commercial world we may well ask for higher accreditation than the operator proficiency certificate required for a small craft. That is no different from the requirement for a commercial driver's licence on the road. Recent Transportation Safety Board reports to Parliament have identified operator and crew competency on these types of vessels as a significant safety issue, one that we feel obligated to address in a comprehensive yet sensible way.

The principles I have talked about are consistent with all of the other commercial transportation activities that I mentioned. There should be no difference for marine vessels. There is a different level of care required to carry people for remuneration and to carry yourself for your pleasure or your recreation.

In a nutshell, jurisprudence in Canada has proven and continues to prove that a pleasure craft is one used solely for the purposes of pleasure. That principle has been reaffirmed by the courts of Canada many times in the recent past. We think it is necessary to set safety requirements for pleasure craft that, at a minimum, ensure safe and prudent operation of the vessel by the owner, who is clearly totally responsible for it and its conduct.

However, a vessel used in commercial operations — to carry passengers or goods along waterfront property or to carry goods on our waterways — must have a higher level of compliance. Tourists who pay for a trip expect that the vessel, its operator and crew have in place all the necessary safeguards, equipment and training to operate the vessel safely. More important, if the vessel gets into trouble, equipment and training for evacuation and survival is essential. We receive many letters from people across Canada asking us to ensure that small vessels continue to be safe,

plus sévères que celles qui s'appliquent aux termes de la Loi sur les contraventions. On doit se garder une marge de manoeuvre. C'est l'une des raisons qui font que nous avons opté pour le régime administratif dont il est ici question.

Nous pensons que des embarcations similaires de taille similaire s'adonnant à des activités similaires devraient être assujetties à des exigences similaires en matière de sécurité. Cependant, nous demeurons convaincus que conduire sa propre voiture et exploiter une voiture taxi sont deux choses différentes. Exploiter un minibus à des fins personnelles ne revient pas à transporter des passagers payants dans un minibus. Utiliser un avion à des fins personnelles ne revient pas à transporter des passagers payants en avion.

De là à dire que le vaisseau et l'équipage qui s'adonnent à une activité commerciale, en particulier s'il s'agit du transport de passagers, doivent répondre à des règlements et à des exigences en matière de sécurité différentes de celles qui s'appliquent à une embarcation de plaisance qui navigue dans la même région, il n'y a qu'un pas. Comme je l'ai dit, la distinction est particulièrement importante pour les navires qui transportent des passagers et pour ceux qui ne sont pas propices à une telle activité.

Dans le monde commercial, nous allons peut-être exiger une forme d'accréditation supérieure à celle du certificat de compétence exigé pour les utilisateurs d'embarcation de plaisance. Le même raisonnement s'applique à l'obtention d'un permis de conduire commercial. Dans des rapports récents au Parlement, le Bureau de la sécurité des transports a indiqué que la compétence des exploitants et des membres d'équipage sur ces types de navire constitue un important enjeu touchant la sécurité, dont on doit tenir compte de façon exhaustive et pourtant sensible.

Les principes que j'ai énoncés sont conformes à ceux qui régissent tous les autres types d'activité de transport commercial que j'ai évoqués. Il ne devrait plus y avoir de différence pour les navires. Le degré de diligence dont on doit faire preuve lorsqu'on transporte des personnes contre rémunération et lorsqu'on se déplace soi-même pour se faire plaisir ou pour les loisirs est forcément différent.

Bref, la jurisprudence canadienne a montré et continue de montrer qu'un navire de plaisance est une embarcation qu'on emploie uniquement à des fins récréatives. Les tribunaux du Canada ont réaffirmé ce principe à de nombreuses reprises au cours des dernières années. Il faut, croyons-nous, assujettir les navires de plaisance à des exigences liées à la sécurité qui, à tout le moins, assurent l'exploitation sûre et prudente du navire par son propriétaire, lequel, de toute évidence, assume l'entière responsabilité de l'embarcation et de son utilisation.

Cependant, un bateau utilisé à des fins commerciales — qu'il serve au transport de passagers ou de biens le long de propriétés riveraines ou pour transporter des biens sur nos voies navigables — doit se conformer à un degré de conformité plus élevé. Les touristes qui versent un droit de passage s'attendent à ce que le navire, son exploitant et les membres d'équipage possèdent les dispositifs de protection, le matériel et la formation nécessaires pour exploiter l'embarcation en toute sécurité. Si, fait plus important, le navire est en danger, la formation et le matériel

We believe that is our obligation and Canadians believe it is our duty to ensure that.

In summary, we will continue to consult to ensure that the safety regime for each sector is applicable, fair, just, and sensible for that sector.

I thank you for listening even though I know you have heard this speech before.

We believe in what we are doing. We will continue to work with all stakeholders to ensure that we get it right.

We will be pleased to answer your questions.

Mr. Tim Meisner, Director, Policy and Legislation, Fisheries and Oceans Canada: I would like to add several comments in support of what Mr. Streeter said.

The Canadian Coast Guard is also very dedicated to the consultation process to make the bill, and the regulations that will follow, move forward. We are working very closely with Transport Canada to deliver the regulations that will follow this bill. It is not two departments working separately. We have a seamless operation to move this forward.

The Chairman: Do the departments have adequate resources to enforce the proposed regime?

Mr. Streeter: The two departments are not the primary enforcers of the enforcement regime that we will put in place. Municipal, provincial and national police forces are the primary enforcers. The same applies to the administrative penalty scheme. Police officers will have two books in their back pockets, one for pleasure craft for citations under the Contraventions Act, and one for notices of penalty under the Canada Shipping Act for commercial vessels. That is why we referred earlier to training and enforcement.

We do not anticipate the requirement for a significant number of resources for enforcement in that we enforce through partner agencies. That has been our *modus operandi* for many years and will continue to be so.

The Chairman: What is your plan for increasing public awareness of the rules and their importance?

Mr. Streeter: As I said, we have had orientation sessions across the country for the new act. A number of the agencies that set up these seminars have also approached us to do those things for specific stakeholders.

As the standards are developed, there will be notices of consultations as we take those consultations across the country to regional CMACs. Finally, both departments are putting short

d'évacuation et de survie jouent un rôle essentiel. Nous avons reçu des lettres de Canadiens des quatre coins du pays qui nous demandent de tout mettre en oeuvre pour que les petites embarcations demeurent sécuritaires. Nous pensons que nous avons une obligation à cet égard, et les Canadiens sont d'avis qu'il est de notre devoir de nous en assurer.

En résumé, nous allons continuer d'assurer, dans chaque secteur, la présence d'un régime sécuritaire qui soit à la fois applicable, juste et adapté aux besoins.

Je vous remercie de m'avoir écouté même si je n'ignore pas que vous avez déjà entendu le même discours.

Nous croyons en ce que nous faisons. Nous continuerons de travailler avec tous les intervenants pour bien faire les choses.

Nous serons heureux de répondre à vos questions.

M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Pêches et Océans Canada: J'aimerais dire quelques mots en appui à ce que M. Streeter a déclaré.

La Garde côtière est elle aussi très déterminée à ce que le processus de consultation préalable à l'adoption du projet de loi et de la réglementation qui suivra aille de l'avant. Nous travaillons en étroite collaboration avec Transports Canada à la mise au point des règlements qui suivront l'adoption du projet de loi. Il ne s'agit pas de deux ministères travaillant en vase clos. Nous avons établi un mode de fonctionnement intégré pour faire avancer les choses.

La présidente: Les ministères possèdent-ils des ressources suffisantes pour faire appliquer le régime proposé?

M. Streeter: Nos deux ministères ne sont pas les principaux responsables de l'application du régime qui sera mis en place. Cette tâche revient aux services de police municipaux, provinciaux et nationaux. Il en va de même pour le régime de sanctions administratives. Les agents de police auront deux carnets dans leur poche, un pour les délits commis par les petites embarcations aux termes de la Loi sur les contraventions et un pour les avis d'infractions commises par des navires commerciaux aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada. C'est pourquoi nous avons plus tôt fait référence à la formation et à l'application.

Nous n'envisageons pas de devoir investir des ressources considérables dans l'application des mesures dont nous avons la responsabilité par l'intermédiaire de nos organismes partenaires. Ce *modus operandi* est en place depuis des années, et il va le demeurer.

La présidente: Que prévoyez-vous pour mieux sensibiliser le public aux règles et à leur importance?

M. Streeter: Comme je l'ai indiqué, nous avons tenu des séances d'orientation dans tout le pays relativement à la nouvelle loi. Un certain nombre d'organismes ayant organisé de tels ateliers nous ont également demandé de nous occuper de la formation d'intervenants précis.

Au moment où les normes sont mises au point, on publiera des avis de consultation: par l'intermédiaire des CCMC régionaux, ces consultations s'étendront à l'ensemble du pays. Enfin, les deux

blurbs on the weather network and are airing special shows on some other networks.

Those are our plans for educating the public.

The Chairman: If federal regulations are enforced in B.C. by the RCMP, for example, and resources are inadequate, does that mean enforcement in B.C. is inadequate?

Mr. Streeter: I do not think it is inadequate, but it is to a different standard than it is in some other areas. Obviously, it is a function of the number of people there, but the on water enforcement presence is not the only tool.

For example, if a vessel is brought to our attention as substandard, we detain that vessel. Under the Canada Shipping Act, section 310, we have quite significant powers of detention. There are currently about 54 vessels under detention that cannot sail until deficiencies are rectified. We have powers to prevent vessels from sailing that way. We are meeting and we will continue to meet with police forces to determine what we can do to increase all means of enforcement.

Senator Oliver: I have a question to follow up on the orientation sessions. Mr. Streeter, you said that these orientation sessions are happening across Canada in respect of the draft bill. You also said that you have had much positive feedback. Is that feedback coming from some of the yachting people who have twice been before us?

Mr. Streeter: I think that I recall reading the testimony. I certainly would not put words in Mr. Vollmer's mouth, but I recall him saying that he found the session in St. Catharines quite interesting and rewarding. We have feedback from a wide range of stakeholders. Although we may not receive feedback from an executive member of the Canadian Yachting Association, for example, individual members may attend different sessions. Really, we are really just starting that process, Senator Oliver.

Senator Callbeck: When do you anticipate the regulations will be ready?

Mr. Streeter: It is safe to suggest that it is probably a three- to five-year project to develop all of the regulations for the new bill because of the lengthy consultation process. The other issue is that we worked very hard to ensure that the transitional process is in place so many of the regulations, especially those affecting different classes of small vessels, will change and will remain in effect under the old act. The most difficult aspect that we will have under the new act are the new enforcement procedures and getting those correct. The technical regulations and safety regulations are continuing involvement and the old act will protect those. They have priority, senator, and the safety regulations will

ministères diffusent des annonces publicitaires sur les ondes de Météo Média et présentent des émissions spéciales sur certaines autres chaînes.

Telles sont les mesures de sensibilisation du public que nous prévoyons.

La présidente: Si, en Colombie-Britannique, par exemple, la GRC a la responsabilité de l'application et que les ressources sont suffisantes, faudra-t-il conclure que l'application en Colombie-Britannique est insuffisante?

M. Streeter: Je ne pense pas qu'elle le soit, mais on a aussi affaire à une norme différente de celle qui s'applique dans certaines autres régions. De toute évidence, il faudra tenir compte du nombre de personnes concernées, mais la présence d'agents d'application sur les eaux ne constitue pas le seul outil.

Si, à titre d'exemple, on nous signale un navire ne répondant pas aux normes, nous détenons le navire en question. Aux termes de l'article 310 de la Loi sur la marine marchande du Canada, nous exerçons des pouvoirs de détention relativement importants. Il y a actuellement environ 54 navires en détention. Ils ne pourront reprendre la mer que quand les lacunes décelées auront été corrigées. Nous avons ainsi le pouvoir d'empêcher les navires de prendre la mer. Nous rencontrons les forces de police pour déterminer les moyens de resserrer tous les mécanismes d'application, et nous continuerons de le faire.

Le sénateur Oliver: J'aimerais poser une question à propos des séances d'orientation. M. Streeter, vous avez déclaré que des séances d'orientation sont tenues au Canada à propos du projet de loi. Vous avez également affirmé que les réactions positives étaient nombreuses. Ces réactions proviennent-elles de certaines personnes du milieu du yachting qui ont comparu deux fois devant nous?

M. Streeter: Je crois me souvenir d'avoir lu leur témoignage. Je ne voudrais surtout pas m'exprimer à la place de M. Vollmer, mais je me souviens de l'avoir entendu dire qu'il avait trouvé la séance de St. Catharines relativement intéressante et enrichissante. Nous avons reçu des commentaires de la part d'un large éventail d'intervenants. Nous n'avons peut-être pas reçu de commentaires de la part d'un cadre de l'Association canadienne de yachting, par exemple, mais les membres ont assisté aux différentes séances. En réalité, sénateur Oliver, nous ne sommes qu'au tout début du processus.

Le sénateur Callbeck: Quand pensez-vous que les règlements seront prêts?

M. Streeter: Il est prudent d'affirmer qu'il faudra probablement compter de trois à cinq ans avant que tous les règlements d'application du nouveau texte de loi ne soient prêts, en raison de la longueur du processus de consultation. Il faut aussi se rappeler que nous avons travaillé très fort pour assurer l'établissement d'un mécanisme transitoire: ainsi, bon nombre de nos règlements, en particulier ceux qui concernent diverses catégories de petits navires, seront modifiés et demeureront en vigueur aux termes de l'ancien texte de loi. L'aspect qui nous posera le plus problème aux termes du nouveau texte de loi, ce sont les nouveaux mécanismes d'application et leur pertinence.

be completed, many of them in the very near future for small vessels, and specific standards are ready to go in May 2002.

Senator Callbeck: I would like to have a point clarified. If you have a pleasure craft and register it, if you decide six months down the road that you want to rent it out for one month, then are you required to register it commercially?

Mr. Streeter: No. If you have a pleasure craft, depending on the size, there is no mandatory requirement to register the pleasure craft in the first place. There is a licensing requirement. There is a difference between a license and a registration. Registration is much like registering a mortgage. It is a traceable process so that you can exercise searches and other required functions. Its primary purpose is to register legal ownership and is primarily for registering mortgages. Under the small vessel regulations there is a requirement to licence small vessels, but that is a paper process that is not traceable and searchable. Really, it is a manual process. That is the difference between licensing and registering. One is a proper registration in the legal sense of the word, and the other is a simple licensing arrangement.

Some owners of pleasure craft do register, mind you, although they are not required to do so. If, for example, you get a mortgage to buy your boat, the bank will require, as a condition of that mortgage, that you register the vessel. In that way it has a unique identifier, it can be traced and ownership can be confirmed. There is a legal process for transferring ownership and similar issues so that your investment is protected.

That creates some confusion. Some pleasure craft are registered. In response to the question, if I had a pleasure craft, that was not formally registered, and I wished to rent it out to someone as a boat for hire, that is not a commercial operation. That is like a U-Drive transaction, which involves the use of the vessel. If you were, on the other hand, to take passengers on that vessel, then we would ask you to register that vessel. In that way, we know where you are, and you may well have to meet a different set of safety requirements.

It is still driven by the use of the vessel. Senator Callbeck. We made it very clear to all of our stakeholders that rentals, U-Drives, have a business behind them but the use of a vessel specifically for the pleasure of the person who rents it is like a rental car. That does not mean the individual has to have a taxi licence. That is considered to be a U-Drive. If it is used to carry passengers or cargo there may be a registration process. If you let someone else

Les règlements techniques et les règlements touchant la sécurité supposent une participation soutenue, et l'ancien texte de loi en assurera le maintien. Ces règlements ont la préséance, sénateur, et les règlements relatifs à la réglementation seront arrêtés, nombre d'entre eux dans un avenir très rapproché pour les petits navires, et les normes précises seront prêtes en mai 2002.

Le sénateur Callbeck: Je voulais obtenir un éclaircissement. Imaginons qu'une personne possède un navire de plaisance et le fait immatriculer. Si, six mois plus tard, elle décide de le louer pour un mois, doit-elle le faire immatriculer à titre de navire commercial?

M. Streeter: Non. Si vous possédez un navire de plaisance, vous n'êtes pas non plus tenu de faire immatriculer. Tout dépend de la taille. Vous devez cependant obtenir un permis. Il y a une différence entre un permis et une immatriculation. L'immatriculation, c'est un peu comme l'enregistrement d'une hypothèque. Il s'agit d'un mécanisme de traçabilité grâce auquel on peut effectuer des recherches et exercer d'autres fonctions nécessaires. L'instrument, qui sert principalement à l'enregistrement des hypothèques, vise à consigner la propriété juridique. En vertu de la réglementation qui s'applique aux petits bateaux, on doit obtenir un permis, mais il s'agit d'un processus administratif qui ne laisse pas de trace et qui ne permet pas d'effectuer de recherches. En réalité, il s'agit d'une procédure manuelle. C'est la différence entre la délivrance du permis et l'immatriculation. Dans un cas, il s'agit d'une immatriculation au sens juridique du mot, et dans l'autre, de la simple délivrance d'un permis.

Certains propriétaires de bateau de plaisance obtiennent une immatriculation, c'est vrai, même s'ils ne sont pas tenus de le faire. Si, par exemple, vous devez souscrire une hypothèque pour faire l'acquisition de votre bateau, la banque vous obligera, comme condition de l'octroi d'une hypothèque, à faire immatriculer le navire. De cette façon, on dispose d'un identificateur unique. On peut donc retracer le bateau et en confirmer la propriété. Il s'agit d'un mécanisme juridique qui régit le transfert de propriété et d'autres questions apparentées, de manière à assurer la protection de votre investissement.

Il en résulte une certaine confusion. Certains navires de plaisance sont immatriculés. Si, en réponse à votre question, j'étais propriétaire d'un navire de plaisance non immatriculé et que je voulais le louer pour un certain temps, il ne s'agirait pas d'une transaction commerciale. Il s'agit de la location d'une embarcation que le locataire devra lui-même piloter. Si, en revanche, vous prenez des passagers à bord de l'embarcation, vous devrez impérativement obtenir une immatriculation. De cette façon, nous savons qui vous êtes, et il est tout à fait possible que vous soyez alors tenu de répondre à différentes exigences en matière de sécurité.

C'est encore l'utilisation du navire qui fait foi, sénateur Callbeck. Nous avons établi très clairement auprès de tous les intervenants que les locations et les bateaux loués sans capitaine supposent une opération commerciale, mais que l'utilisation d'un bateau à des fins de plaisance par le locataire équivaut à la location d'une voiture. La personne ne doit pas nécessairement être titulaire d'un permis de taxi. On considère alors qu'il s'agit

drive your pleasure craft vessel and they pay you for that, as long as you are not transporting someone, there is no requirement.

Senator Callbeck: If you have a pleasure craft and you use it to take people somewhere and you are charging them, then you have to register the vessel.

Mr. Streeter: That is correct.

Senator Callbeck: Do you licence it also?

Mr. Streeter: You have to register it. If it is licensed, you have to register it.

Senator Callbeck: If you carry on that business for only one month, is that requirement in effect for that month, or is it in effect for the life of the vessel?

Mr. Streeter: You can register a vessel and you can strike it from the registry after that month, if you wish. There is no continuing cost. It is a one-time fee.

The same issue would apply, for example, in Ontario if you have a pick-up truck and you use it entirely for personal use. You register the truck and licence it like a car, but if you use it once as a commercial vehicle you are required to licence it as commercial. If, after you licence it as a commercial vehicle, you decide you will not use it commercially, you can return it to pleasure vehicle status. You do not have to maintain registry if the usage changes.

Senator Callbeck: If you are stopped six months down the road and you have a vessel licensed and registered as commercial although it is really a pleasure craft, does that create a problem?

Mr. Streeter: There is no problem. I am a taxi driver and I own the vehicle. On Sundays, I take the taxi sign down and I take my family for a drive. I am just using it for the pleasure of my family. I would use the same example of the ferry on the river that runs from Cumberland to Masson. Every year, because the owner is a big supporter of the Buckingham Curling Club, he takes his friends on a cruise up the river. Although that is a commercial vessel, for that one day it operates as a pleasure craft. Certification as a commercial vessel restricts the vessel to its run, but as a pleasure craft, guests can be taken on a trip up the river. That is not an issue. If he is stopped by the OPP on the river, officers will want to ensure that he has life jackets for each passenger and that he has the required safety equipment. The use of the vessel at the moment in question determines the application of the law. That has not changed since Admiral Nelson wrote the act on his way to Egypt.

d'un bateau à piloter soi-même. S'il sert au transport de passagers ou de marchandises, le bateau devra peut-être être immatriculé. Si vous laissez quelqu'un d'autre piloter votre navire de plaisance et que vous recevez en échange un dédommagement, vous n'avez pas d'obligation, tant et aussi longtemps que vous ne transportez personne.

Le sénateur Callbeck: Si la personne possède un navire de plaisance et qu'elle l'utilise pour transporter des passagers moyennant le versement d'un droit, l'immatriculation est alors obligatoire.

M. Streeter: Exactement.

Le sénateur Callbeck: Faut-il aussi obtenir un permis?

M. Streeter: Vous devez faire immatriculer le bateau. S'il est visé par un permis, vous devez le faire immatriculer.

Le sénateur Callbeck: Si vous avez une telle entreprise pendant un mois seulement, l'obligation s'applique-t-elle uniquement pendant le mois en question ou pour la durée de vie de l'embarcation?

M. Streeter: Vous pouvez faire immatriculer le bateau et faire annuler l'immatriculation après un mois, si c'est ce que vous souhaitez. Il n'y a pas de coût permanent. Il s'agit d'un droit ponctuel.

C'est la même chose que si, par exemple, vous possédiez en Ontario une camionnette que vous utilisez uniquement à des fins personnelles. Vous faites immatriculer le véhicule et obtenez un permis comme s'il s'agissait d'une voiture, mais si vous l'utilisez à titre commercial, vous devez obtenir un permis commercial. Si, une fois que vous avez obtenu un tel permis, vous décidez de ne plus utiliser le véhicule à des fins commerciales, vous pouvez revenir au statut de véhicule de plaisance. Si l'utilisation change, vous n'êtes pas tenu de conserver l'immatriculation.

Le sénateur Callbeck: Si, six mois plus tard, on vous intercepte et que vous êtes aux commandes d'un navire visé par une immatriculation et un permis commerciaux, même s'il s'agit en réalité d'une embarcation de plaisance, y a-t-il un problème?

M. Streeter: Il n'y a pas de problème. Imaginons que je sois un chauffeur de taxi qui possède son véhicule. Le dimanche, j'enlève mon enseigne et je pars faire une balade avec ma famille. J'utilise le véhicule uniquement aux fins d'un loisir familial. Je pourrais utiliser le même exemple en rapport avec le traversier qui traverse la rivière entre Cumberland et Masson. Chaque année, parce que le propriétaire est un ardent partisan du club de curling de Buckingham, il invite ses amis à faire cette croisière sur la rivière. Même s'il s'agit d'un navire commercial, il est utilisé ce jour-là à des fins récréatives. La délivrance d'un certificat de navire commercial limite l'aire de navigation. En revanche, on peut, à bord d'un navire de plaisance, effectuer une croisière sur la rivière. Ce n'est pas un problème. Si le bateau est intercepté par la Police provinciale de l'Ontario, les agents s'assureront qu'il y a un gilet de sauvetage pour chacun des passagers et que le matériel de sécurité requis est à bord. L'application de la loi est fonction de l'utilisation du bateau à tel ou tel moment précis. Il n'y a pas eu de changement depuis que l'amiral Nelson a rédigé la loi pendant qu'il se rendait en Égypte.

Senator Maheu: I am curious about the definition of "passenger." Does that mean "paying passenger," or does it refer to the five or six people on your boat for a weekend away?

Mr. Streeter: It is very clear that "passengers" involves an exchange of money. If I go away with four or five friends, depending on the application, even if four or five of us split the cost of renting a boat for the weekend, we are not passengers, but we are co-adventurers out to have fun.

Senator Callbeck: Mr. Vollmer talked about the enforcement scheme and he thought it would be much better if we had a common enforcement scheme for vessels under 24 metres in length.

Mr. Streeter: Again, we have to have a common enforcement net, but I do not believe that the regulatory underpinnings of the two schemes have to be the same. For example, if I do not have a life jacket for a family member on a pleasure craft there is a fine of \$100 or \$200. However, if I do not have a life jacket for someone who pays me for transportation on a passenger ship, there should be a higher level of fine because there is a higher expectation of the public relative to that expectation.

Clearly, we believe that. We set that up because under the Contraventions Act there is a limit to the size of the fine. Not having a life jacket on a pleasure craft is an issue of common sense. Not having a life jacket on a commercial vessel could well accrue an advantage in a commercial sense to an operator and the fine for that should be high enough to ensure that not complying with the regulations does not become a cost of doing business.

Some of the fines we envisage for certain activities on small commercial vessels exceed the limit that can be applied under the Contraventions Act, hence the need for two schemes.

Having said that, I still believe there should be one enforcer who, clearly, should have the capacity to be trained in the application of those two schemes.

Senator Spivak: Madam Chair, my questions are also on behalf of an absent colleague and they reference the recreational pleasure craft. What is the maximum penalty for violations related to a pleasure craft?

Mr. Michel Desparois, Manager, Marine Communications and Traffic Services and former Manager, Office of Boating Safety, Fisheries and Oceans Canada: Under the Contraventions Act the maximum penalty is \$250.

Senator Spivak: In the process of educating people, are you paying particular attention to the responsibilities of municipal, provincial and federal jurisdictions? It seems to me that people are

Le sénateur Maheu: Je me pose des questions au sujet de la définition de «passager». Peut-on comprendre qu'il s'agit de «passagers payants», ou s'applique-t-elle à cinq ou six personnes que vous accueillez sur votre bateau pour un week-end sur l'eau?

M. Streeter: Il est très clair que la notion de «passagers» suppose un échange d'argent. Si, selon le cas, je fais une sortie sur l'eau en compagnie de quatre ou cinq amis, nous ne sommes pas des passagers, même si nous répartissons entre nous le coût de la location du bateau pour le week-end. En fait, nous sommes plutôt des compagnons d'aventure réunis pour le plaisir.

Le sénateur Callbeck: M. Vollmer a évoqué le régime d'application et a dit croire qu'il vaudrait mieux adopter un régime d'application commun pour les embarcations de moins de 24 mètres.

M. Streeter: Une fois de plus, il existe un cadre commun d'application, mais je ne pense pas que les détails de la réglementation des deux régimes doivent être les mêmes. Si, par exemple, je n'ai pas de gilet de sauvetage pour un membre de ma famille, je m'expose à une amende de 100 ou de 200 \$. Si, en revanche, je n'ai pas de gilet de sauvetage pour une personne qui me paie pour que je la transporte à bord d'un navire à passagers, l'amende devrait être plus élevée, parce que, dans un tel cas, les attentes du public sont supérieures.

De toute évidence, c'est ce que nous pensons. L'application de la Loi sur les contraventions impose une limite à la taille de l'amende. Ne pas avoir de gilet de sauvetage à bord d'une embarcation de plaisance, c'est un simple manque de bon sens. Le fait de ne pas avoir de gilet de sauvetage à bord d'un navire commercial pourrait bien avoir pour effet de procurer un avantage commercial à l'exploitant. Par conséquent, l'amende, dans un tel cas, doit être suffisamment élevée pour que le non-respect de la réglementation ne fasse pas partie des coûts de fonctionnement.

Certaines des amendes que nous envisageons pour des activités à bord de petits navires commerciaux vont au-delà de la limite qui s'applique aux termes de la Loi sur les contraventions, d'où la nécessité des deux régimes.

Cela dit, je pense que nous devrions faire appel à un seul et même responsable de l'application, lequel, de toute évidence, va pouvoir être formé à l'utilisation des deux régimes.

Le sénateur Spivak: Madame la présidente, je pose mes questions au nom d'un collègue absent. Elles ont trait aux bateaux de plaisance utilisés à des fins récréatives. Quelle est l'amende maximale qui s'applique en cas de contraventions à bord d'une embarcation de plaisance?

M. Michel Desparois, gestionnaire, Services de communications et de trafic maritime et ancien gestionnaire, Bureau de la sécurité nautique, Pêches et Océans Canada: Aux termes de la Loi sur les contraventions, la sanction maximale est de 250 \$.

Le sénateur Spivak: Dans le cadre de votre campagne de sensibilisation, apportez-vous une attention particulière aux responsabilités des administrations municipales, provinciales et

confused about who has the responsibility for what. Do you think that is important?

Mr. Streeter: Understanding jurisdiction is extremely important. For shipping and navigation the jurisdiction is federal.

Senator Spivak: I understand that, but you delegate enforcement.

Mr. Streeter: We delegate enforcement and, certainly, we delegate some administrative issues. For example, for boating restriction regulation, commencement of process and consultation for that are delegated. However, in respect of enforcement, in particular, the delegation to agencies is usually done through memorandum of understanding, MOU, to begin with, and there are close links between the Office of Boating Safety and all of the policing agencies. Many of the members of NRBAC and RBAC are, in fact, representatives of police forces that are involved in those regions so that the hand-in-glove approach is maintained.

Senator Spivak: There are cases where people have thought that there were only bylaws to cover these areas. They do not really understand the federal responsibility.

Mr. Streeter: There are cases in which jurisdiction may not be exercised by the federal entity and municipalities may step in to address what they consider to be a gap. Sometimes that leads to ongoing discussions to rectify that.

Senator Spivak: I found some of your terms particularly interesting. "consultation, not capitulation" and "stakeholders." Who are your stakeholders in respect of pleasure craft? In terms of the consultations with which you will go forward and which will take three to five years, will you look at the area of your system, which can be onerous and in some cases quite arbitrary, in which you can apply for boating restrictions of all kinds? We are told that in some instances it could take two or three years to get on the list to do anything. There is much concern about that.

What do you mean by "stakeholders" and who are they? Are they also cottage owners and the general public, and not just the boating associations?

What is your definition of "capitulation" in terms of letting the general public have local control over their particular lakes and communities? Often it is high-handed, as you well know.

For example, Falcon Lake is close to my community. It wanted to introduce some regulations but the RCMP said to forget it because it could not enforce those regulations. So the community did not proceed with the regulations.

fédérales? J'ai l'impression que les gens ont parfois un peu de mal à départager les responsabilités de chacun. Croyez-vous que cela soit important?

M. Streeter: La compréhension du partage des compétences est extrêmement importante. La marine marchande et la navigation relèvent de la compétence du gouvernement fédéral.

Le sénateur Spivak: Je comprends, mais vous déléguez l'application.

M. Streeter: Nous déléguons l'application, et il est certain que nous déléguons également certaines questions administratives. En ce qui concerne la réglementation sur les restrictions à la conduite des bateaux, on a délégué le pouvoir se rapportant à l'amorce du processus et à la consultation. Cependant, en ce qui concerne l'application en particulier, la délégation de pouvoir aux organismes passe habituellement par la conclusion d'un protocole d'entente, dans un premier temps, et le Bureau de la sécurité nautique et tous les services de police entretiennent des liens étroits. Bon nombre de membres du CCNNP et du CCNP sont, effectivement des représentants des forces de police actifs dans les régions concernées, de sorte que l'approche axée sur la collaboration est maintenue.

Le sénateur Spivak: Des personnes pensaient que certains cas n'étaient visés que par des règlements. Les personnes en question ne comprennent pas vraiment la responsabilité fédérale.

M. Streeter: Dans certains cas, l'entité fédérale ne peut exercer sa compétence, et les municipalités doivent intervenir pour corriger ce qu'elles considèrent comme des lacunes. Il en résulte parfois des discussions servant à corriger le problème.

Le sénateur Spivak: Certains des termes que vous avez utilisés m'ont paru particulièrement intéressants: «Consulter, mais pas capituler» et «intervenants». Dans le domaine de la navigation de plaisance, qui sont les intervenants? Dans le cadre des consultations que vous allez mener au cours des trois à cinq prochaines années, allez-vous vous intéresser à votre système, qui peut être très lourd et, dans certains cas, relativement arbitraire? En vertu de ce système, vous pouvez demander toutes sortes de restrictions à la navigation. On nous dit que, dans certains cas, il faudra peut-être compter jusqu'à deux ou trois ans pour faire inscrire une mesure à l'ordre du jour. Cette question suscite beaucoup de préoccupations.

Qu'entendez-vous par «intervenants»? Qui sont ces intervenants? Les propriétaires de chalet et le grand public en font-ils partie, ou vous limitez-vous aux associations nautiques?

Que voulez-vous dire par «capituler» du point de vue de la prise en charge des lacs et des collectivités par le grand public, au niveau local? On agit parfois de façon unilatérale, comme vous n'êtes pas sans le savoir.

À titre d'exemple, le lac Falcon est près de ma collectivité. On a voulu faire adopter certains règlements, mais la GRC nous a dit de ne pas y penser puisqu'elle ne serait pas en mesure de faire appliquer la réglementation. La collectivité n'a donc pas donné suite.

Mr. Streeter: I will begin my response with “stakeholders.” You have given me several clues, so I would say they include cottage owners. From my perspective, it is the Canadian public, fare-paying passengers, waterfront property owners and crew members — not in order of priority. Those are the most important stakeholders. It is not a term unique to our business. It is not the people who pay our bills. The shipowner is a stakeholder, but it is the public and the working person on board the ship for which I am responsible for occupational safety and health. It encompasses all the people along the waterways because of pollution prevention activities and safety.

Senator Spivak: I am happy to hear you say that. That is not the impression that one sometimes gets from yachting associations

Mr. Streeter: Having said that, Senator Spivak, one of the difficulties we have, with the exception of local issues like your lake, is engaging the public at large in the discussions on what the proper regime is. Certainly, when there is an accident they are rapidly engaged.

I will allow my colleagues to address the issue of consultations particular to the boating restriction regulations.

Mr. Meisner: I am certain that you understand the issue on the consultation on boating restrictions, but I will paraphrase them.

Senator Spivak: There are 20 steps.

Mr. Meisner: In most cases, we have arrangements with the provinces to conduct consultations on our behalf because they are closer to the municipalities and associations making the claim for a restriction on regulations. So far, this process has worked very well. The provinces, in most cases, are pleased with it. Does it take a long time? Yes, it does. There is no doubt about that, but I think it is a way of ensuring that we can consult with as wide an audience as possible on those particular regulations when restrictions are to be made.

Senator Spivak: Are you considering beefing up those regulations? The way you have the provinces involved is fine, but I have heard a great many objections to the way that works. I would never have known that, except for unusual circumstances. There is a feeling that this is arbitrary, lengthy and that local people are not being listened to.

After all, it is the federal government that is responsible. It is your responsibility, even if the provinces are delegated, to enforce it. Will you be receptive to flexibility in those regulations if you hear that word across the country? In other words, will you “capitulate” to that extent?

M. Streeter: Je vais commencer par répondre à la question concernant les «intervenants». Vous m’avez fourni quelques indices. Je précise donc que les propriétaires de chalet en font partie. De mon point de vue, les intervenants se composent du grand public, des passagers qui paient des droits, des propriétaires de sites riverains et des membres d’équipage — je ne les ai pas nommés par ordre de priorité. Ce sont là les intervenants les plus importants. Le terme n’est pas propre à notre industrie. Ce ne sont pas les personnes qui paient nos factures. Le propriétaire de bateau est un intervenant, mais je suis responsable de la santé et de la sécurité au travail du public et des personnes qui travaillent à bord du bateau. Les intervenants comprennent toutes les personnes qu’on retrouve le long des voies navigables en raison des activités liées à la prévention de la pollution et à la sécurité.

Le sénateur Spivak: Je suis heureuse de vous l’entendre dire. Ce n’est pas toujours l’impression que nous donnent les associations de yachting.

M. Streeter: Cela dit, sénateur Spivak, l’une des difficultés que nous rencontrons, si on fait exception des enjeux locaux comme en ce qui concerne votre lac, c’est associer le grand public à des discussions sur le régime adéquat. Lorsqu’un accident survient, il ne tarde certes pas à s’engager.

Je vais maintenant donner à mes collègues l’occasion de dire un mot des consultations propres aux règlements sur les restrictions à la conduite des bateaux.

M. Meisner: Je suis certain que vous comprenez la question des consultations sur les restrictions à la conduite des bateaux, mais je vais les paraphraser.

Le sénateur Spivak: Il y a 20 étapes.

M. Meisner: Dans la plupart des cas, nous avons conclu une entente avec les provinces pour qu’elles mènent des consultations en notre nom parce qu’elles sont plus proches des municipalités et des associations qui demandent une restriction fondée sur la réglementation. Jusqu’ici, la démarche a très bien fonctionné. Les provinces, dans la plupart des cas, en sont satisfaites. Faut-il beaucoup de temps? Oui. Cela ne fait aucun doute, mais je pense qu’il s’agit d’un moyen de consulter le plus largement possible relativement aux règlements pris lorsque des restrictions vont être imposées.

Le sénateur Spivak: Envisagez-vous de renforcer ces règlements? La façon dont vous vous assurez le concours des provinces ne pose pas de problème, mais de nombreuses personnes ont soulevé des objections concernant ce mode de fonctionnement. Je n’en aurais rien su, n’eût été de circonstances inhabituelles. On a l’impression qu’il s’agit d’une procédure longue et arbitraire et qu’on n’écoute pas vraiment les gens.

Après tout, la responsabilité incombe au gouvernement fédéral. C’est à vous qu’il incombe de faire appliquer les règlements, même si vous avez délégué des pouvoirs aux provinces. Serez-vous prêts à assouplir la réglementation si c’est ce qu’on demande dans tout le pays? En d’autres termes, allez-vous, en ce sens, «capituler»?

Mr. Streeter: The other part of the answer to the question is how I would define “capitulate.” To me, capitulate is violating a basic principle relative to the maintenance of safety.

Senator Spivak: It is a democratic country.

Mr. Streeter: One of the basic and oldest affirmed rights appears to be the right to navigate. We have arguments from people who want to restrict navigation — versus those who want to maintain freedom of navigation. We hear from different stakeholders and then it becomes a major public policy argument.

Certainly, what the consultations will tell us, senator, is the number of areas for which the policy has to be reviewed and decisions made by elected representatives.

Senator Spivak: I understand that the right to navigation cuts both ways. If there are powerboats circling around, it means little kids cannot go in canoes and paddleboats. They have as much right to navigate as the powerboats. It seems to depend on whose ox is being gored. It seems to some people that their rights are not being considered sufficiently, and certainly, not through the process of the boating restrictions.

Will you examine flexibility in boating restrictions?

Mr. Streeter: Neither of us could commit to a yes or no answer. Please do not think I am being flippant, but we have to share and educate. Part of the answer is education. The obnoxious boat owner in many cases is not educated. Both agencies are focusing on that.

Having said that, I repeat what I said earlier. As we consult on issues, in what we think is a focused consultation, someone will present us with an issue from left field. We will evaluate it and decide how policy decisions have to be made. That is all that we can commit to.

Senator Gustafson: This is most interesting. Are you in charge of all enforcement, which you delegate, across the country?

Mr. Streeter: The Canada Shipping Act sets out a set of regulations that must be enforced. We delegate that to partner agencies, yes, sir.

Senator Gustafson: In your opinion, are we proceeding in a direction that gives this country good security?

Mr. Streeter: The issue of marine security is certainly under major scrutiny at this moment. We have a number of systems in place that are really not impacted by this legislation to ensure and assure the security of the country.

M. Streeter: L'autre élément de la réponse à la question que vous avez posée a trait à la définition du mot «capituler». À mes yeux, capituler, c'est violer le principe fondamental relatif à la préservation de la sécurité.

Le sénateur Spivak: Nous vivons dans un pays démocratique.

M. Streeter: Le droit de naviguer semble l'un des droits avérés les plus fondamentaux et les plus anciens qui soient. Nous avons entendu des arguments de la part de personnes qui veulent restreindre de la navigation de même que par d'autres qui tiennent au respect de la liberté de naviguer. Nous avons entendu différents intervenants. Nous avons donc ici affaire à un important débat relatif à la politique gouvernementale.

Ce que les consultations nous diront à coup sûr, sénateur, c'est le nombre de secteurs dans lesquels la politique doit être revue et dans lesquels des décisions doivent être prises par les représentants élus.

Le sénateur Spivak: Je comprends que le droit de naviguer va dans les deux sens. Si on autorise les hors-bord à naviguer, les enfants ne peuvent plus aller sur l'eau dans des canots et des pédalos. Ces embarcations ont le droit de naviguer tout autant que les puissants bateaux à moteur. Tout dépend du point de vue où l'on se place. Certains ont le sentiment qu'on ne tient pas assez compte de leurs droits, encore moins dans le processus de restrictions à l'utilisation de bateaux.

Allez-vous étudier la possibilité d'assouplir les restrictions et l'utilisation de bateaux?

M. Streeter: Ni l'une ni l'autre des parties ne s'est engagée dans un sens ou dans l'autre. N'allez pas croire que je cherche à me défilier, mais nous devons partager et sensibiliser. Une partie de la réponse tient à l'éducation. Dans de nombreux cas, le propriétaire de bateau méprisant n'a tout simplement pas été éduqué. Les deux organismes mettent l'accent sur cette question.

Cela dit, je répète ce que j'ai dit auparavant. Au moment où nous menons des consultations sur ces questions, dans le cadre de consultations que nous croyons ciblées, quelqu'un nous présentera une question suivant son propre point de vue. Nous allons l'évaluer et déterminer le mode de prise de décisions stratégique. C'est tout ce à quoi nous pouvons nous engager.

Le sénateur Gustafson: Voilà qui est très intéressant. Vous êtes responsable des activités d'application dans l'ensemble du pays, et vous déléguez ces responsabilités, n'est-ce pas?

M. Streeter: Dans la Loi sur la marine marchande au Canada, on définit une série de règlements qui doivent être appliqués. Nous déléguons cette responsabilité à des organismes partenaires. Vous avez raison, monsieur.

Le sénateur Gustafson: À votre avis, l'orientation que nous prenons assure-t-elle au pays de bonnes mesures de sécurité?

M. Streeter: La question de la sécurité maritime suscite assurément, au moment où nous nous parlons, beaucoup d'intérêt. Nous disposons d'un certain nombre de systèmes sur lesquels le projet de loi n'aura aucun effet. Ce sont ces systèmes qui assurent la sécurité du pays.

Of course, we are all aware of areas where breakdowns occur, but we have been trying to address that specifically. Again, because there are a number of departments involved in marine security, we have a solid, effective interdepartmental working group to address that.

Senator Gustafson: In Saskatchewan where there may be one lake within 50 miles, an individual may have the chance to go fishing twice in the summer. If he has mislaid his equipment, he will be the easiest guy in the world to catch — the minute you see him heading for the lake, you know he has a problem and you can get \$100 out of him. If I get nailed for running a stop sign that is fine, but the guy who steals my gas is never caught.

I know there is probably no simple answer to this, but there is quite a difference between someone running a boat to smuggle cigarettes and someone who just forgets to put his suit on.

Mr. Streeter: I am the guy who gets nicked at the stop sign and they never catch you.

It is important that we work with agencies that already have an enforcement mandate to put as many different regulations under that mandate as possible. If you look at the Contraventions Act, you will find that there is a fairly low level of fines. That is not necessarily suitable for a commercial operation. Thus, we need a different tool, but we do not necessarily need a different enforcer.

In my opinion, if we were to put ourselves in uniform, we would really confuse the enforcement mandate. We must ensure that somehow we address that through different risks, or through rotating patrols, so that there is an increased risk of being caught, first and foremost.

Second, in the case of smuggling or other illegal activities, we must count on good intelligence. I would not want one of my inspectors or Coast Guard boating safety personnel in situations like that. We are accustomed to dealing with the person who may have left his life jacket at home, but not with someone who has criminal intent and who may well take different action. That is another reason for not confusing the enforcement mandate with that of police agencies. Enforcement officers are trained to deal with situations ranging from the life jacket to the armed smuggler. I do not want people who are not specially trained to be involved in that.

Senator Gustafson: You talked about education of the public. Do you also educate the police or is that a police responsibility?

Mr. Streeter: No, sir, we train police on what the rules say. Specifically, for example, we will examine the new powers for pleasure craft inspectors. Police are interested in doing equipment

Bien entendu, nous sommes conscients des secteurs où des défaillances se font sentir, mais nous avons tenté de colmater les brèches. Comme, une fois de plus, un certain nombre de ministères jouent un rôle dans le domaine de la sécurité maritime, nous comptons sur un groupe interministériel solide et efficace chargé de cette question.

Le sénateur Gustafson: En Saskatchewan, où il y a peut-être un lac tous les 50 milles, un particulier a de la chance s'il peut aller pêcher deux fois pendant l'été. S'il a égaré son matériel, il sera le plus facile du monde à attraper — en le voyant approcher du lac, vous saurez qu'il est en difficulté et vous pourrez lui arracher une somme de 100 \$. On m'arrête si j'omets de m'arrêter à une intersection, mais le type qui vole mon essence se tire toujours d'affaire.

Je sais qu'il n'y a probablement pas de réponse facile à ce problème, mais il y a une grande différence entre quelqu'un qui utilise une embarcation pour faire le trafic de cigarettes et quelqu'un qui oublie simplement de revêtir sa tenue.

M. Streeter: C'est moi qui me fais attraper quand j'omets de m'arrêter à une intersection, pas vous.

Il importe que nous collaborions avec des organismes qui exercent déjà un mandat en matière d'application, de façon que nous puissions regrouper le plus grand nombre possible de règlements dans ce mandat. À l'examen de la Loi sur les contraventions, vous constaterez que le niveau des amendes est relativement limité. Cela ne convient pas nécessairement aux entreprises commerciales. Nous devons donc faire appel à un outil différent, mais nous n'avons pas nécessairement besoin d'un nouveau responsable de l'application.

En revêtant nous-mêmes l'uniforme, nous risquerions, à mon avis, d'entraîner une certaine confusion relative au mandat en matière d'application. Pour éviter que le problème ne se pose, nous devons faire appel à des risques différents ou à des patrouilles rotatives, pour que, au premier chef, le risque d'être pris soit plus grand.

Deuxièmement, en ce qui concerne le trafic ou d'autres activités illégales, nous devons compter sur de bonnes sources de renseignements. Je ne tiens pas à ce qu'un de mes inspecteurs ou responsables de la sécurité nautique de la Garde côtière se trouve mêlé à des situations de ce genre. Nous avons l'habitude de traiter avec la personne qui a oublié son gilet de sauvetage à la maison, mais pas avec elle qui a un dessein criminel et qui risque fort de réagir différemment. C'est une autre raison qui fait qu'on doit éviter de confondre le mandat lié à l'application à celui des forces de police. Les agents d'application sont formés pour faire face à des situations qui vont de l'oubli du gilet de sauvetage à la rencontre d'un trafiquant armé. Je ne veux pas que des personnes n'ayant pas reçu de formation spécialisée à ce sujet soient mêlées à de telles activités.

Le sénateur Gustafson: Vous avez fait allusion à la sensibilisation du public. Vous occupez-vous aussi de l'éducation de la police, ou est-ce la responsabilité de la police elle-même?

M. Streeter: Non, monsieur, nous initions les policiers à la signification des règlements. De façon plus précise, nous allons, par exemple, examiner les nouveaux pouvoirs des instructeurs

checks and assessments, but we will teach them to determine whether a vessel is seaworthy and to call us if necessary. We will react and tie the vessel up.

Senator Adams: In our community, we are dealing with an area of 700 miles across Hudson Bay.

In our community, when someone buys a pleasure craft, it is not really for pleasure; it is usually for hunting.

Sometimes we have difficulty with communication in the community. When people travel to other communities, which can be up to 60 or 100 hundred miles, sometimes they use the telephone to indicate departure and expected arrival times. Is there a regulation in place with Transport Canada or with the Canadian Coast Guard to indicate that a radio is required if travel exceeds a certain number of kilometres? Now we use small CB radio communication. Sometimes I go to my cabin and I can hear and talk to someone 25 miles away.

Some communities have people without communications systems, but we do not have anyone from Transport Canada in the community. Now there are only people from Fisheries and Oceans in Nunavut and the Northwest Territories. Will that stay the same?

Mr. Streeter: Safety issues, particularly in the Northwest Territories and Nunavut, are a challenge for us because there are significant historical and cultural issues so that if we were to apply our test, we would fail.

We are currently working with and hiring people from those communities and educating them in small vessel safety in particular. We are working with the new provincial government in Nunavut and the government of the Northwest Territories to put programs in place to get standards up there.

With regard to issues of subsistence hunting and fishing, in particular, we will not interfere with a lot of safety requirements. For us, those are pleasure craft and they should stay that way, but like all pleasure craft, there may well be safety requirements that are needed because of geography or because of use or duty. That is an area we are working on now. We are producing material in Innu and Inuktitut. The last thing I saw was in about nine different Aboriginal languages.

It is a significant statement that in spite of the difficulties that you know we have with licencing issues in the some of the Aboriginal fisheries, they have not been manifested in the safety side of the business.

pour les petits bateaux. Les policiers se montrent intéressés à l'idée d'effectuer des évaluations et des vérifications du matériel, mais nous allons leur indiquer comment établir si un bateau est ou non en état de navigabilité et leur dire de nous appeler en cas de besoin. Nous allons réagir et garder le bateau au quai.

Le sénateur Adams: Dans notre collectivité, nous avons affaire à quelque 700 milles de littoral le long de la baie d'Hudson.

Dans notre collectivité, la personne qui achète un bateau de plaisance ne s'en sert pas vraiment à des fins récréatives. Elle l'utilise habituellement pour la chasse.

Parfois, nous éprouvons de la difficulté à communiquer dans la collectivité. Lorsque certaines personnes se rendent dans d'autres collectivités, situées à 60 ou à 100 milles de distance, elles utilisent parfois le téléphone pour indiquer leur heure de départ et l'heure à laquelle elles comptent arriver. Transports Canada ou la Garde côtière imposent-ils une réglementation obligeant les bateaux à se munir d'une radio s'ils effectuent des périples qui s'étendent sur un certain nombre de kilomètres? Aujourd'hui, nous avons recours à de petites radios BP. Parfois, je me rends à mon chalet, et je peux entendre quelqu'un parler à 25 milles de distance.

Dans certaines collectivités, on trouve des gens sans système de communication, mais il n'y a pas là de représentant de Transports Canada. Il n'y a maintenant que des représentants de Pêches et Océans Canada au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest. La situation va-t-elle demeurer la même?

M. Streeter: Les questions relatives à la sécurité, en particulier dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, représentent pour nous un défi parce qu'on y retrouve des enjeux historiques et culturels majeurs qui font que nous échouerions si nous étions mis à l'épreuve.

Au moment où nous nous parlons, nous travaillons avec des personnes de ces collectivités pour les sensibiliser, en particulier à la sécurité à bord des petites embarcations, et nous retenons les services de certaines d'entre elles. Nous travaillons avec le gouvernement provincial du Nunavut et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest à la mise en place de programmes visant l'établissement de normes dans le Nord.

En ce qui concerne la pêche et la chasse de subsistance, en particulier, nous n'allons pas nous ingérer en imposant un grand nombre d'exigences en matière de sécurité. À nos yeux, il s'agit de bateaux de plaisance, et rien ne devrait changer, mais, comme à bord de tous les bateaux de plaisance, on devra appliquer des normes de sécurité en raison de la géographie, de l'utilisation ou du service. Nous effectuons actuellement du travail dans ce domaine. Nous produisons des documents en innu et en inuktitut. Le dernier document que j'ai vu était offert dans quelque neuf langues autochtones différentes.

Il importe de souligner que, malgré les difficultés que soulève la délivrance de permis dans certaines des pêcheries autochtones, on n'a pas retrouvé les mêmes problèmes du côté de la sécurité.

Senator Adams: Now on bigger craft there are depth sounders, Global Positioning Satellite system, GPS, and such things. Would that kind of thing be licensed? I had a friend who was asked by Fisheries and Oceans whether he had a licence to operate those.

Mr. Desparois: For the utilization of GPS, there is no requirement to hold a licence. This is a broadcast type transmission, which is available free to Canadians. This service is being provided by the Canadian Coast Guard.

To operate radios, there is no requirement to hold a radio licence. However, you must hold a restricted operator's certificate from the Department of Communications.

Senator Adams: Do you have to have a licence to operate a marine radio?

Mr. Streeter: You must have a restricted radio operator's certificate. All that requires is knowledge of how to use the equipment, some of the phonetic alphabets and the terms that are used, so that the communication is clear and concise when you are using channels that may well be used for distress call purposes.

The Chairman: If you we require your help while we consider the bill, clause-by-clause, we will get back to you. Thank you very much for being here.

Mr. Streeter: Thank you very much.

The Chairman: Is it agreed that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-14?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 1 stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clauses 2 to 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 5 to 40 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 41 to 79 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 80 to 103 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 104 to 124 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 125 to 139 carry, that being navigation services?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 140 to 152 carry?

Le sénateur Adams: À bord des bateaux plus gros, on retrouve maintenant des sondeurs, des systèmes de positionnement global et des appareils de ce genre. Faut-il être titulaire d'un permis pour utiliser ce genre d'appareils? Pêches et Océans Canada a demandé à un de mes amis s'il était titulaire d'un permis lui permettant d'utiliser de tels dispositifs.

M. Desparois: L'utilisation du système de positionnement global n'exige pas de permis. Il s'agit d'émissions de radiodiffusion auxquelles les Canadiens ont accès gratuitement. Le service est offert par la Garde côtière.

En ce qui concerne les radios, il n'est plus nécessaire d'être titulaire d'un permis. Cependant, vous devez être titulaire d'un certificat restreint d'opérateur délivré par le ministère des Communications.

Le sénateur Adams: Faut-il un permis pour utiliser une radio maritime?

M. Streeter: Vous devez être titulaire d'un certificat restreint d'opérateur radio. Tout ce qu'on exige de vous, c'est que vous sachiez comment utiliser le matériel, que vous connaissiez un peu les alphabets phonétiques et les termes utilisés, de façon que les communications soient claires et concises lorsque vous utilisez des canaux pouvant être utilisés pour lancer des appels de détresse.

La présidente: Si nous avons besoin de votre aide dans l'étude article par article du projet de loi, nous reviendrons à vous. Merci beaucoup de votre présence.

M. Streeter: Merci beaucoup.

La présidente: Pouvons-nous passer à l'étude article par article du projet de loi C-14?

Des voix: D'accord.

La présidente: Doit-on toujours surseoir à l'adoption du titre?

Des voix: D'accord.

La présidente: Doit-on toujours surseoir à l'adoption de l'article un?

Des voix: D'accord.

La présidente: Les articles 2 à 4 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 5 à 40 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 41 à 79 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 80 à 103 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 104 à 124 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 125 à 139 soit Services de navigation sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 140 à 152 sont-ils adoptés?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 153 to 164 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 165 to 184 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 185 to 193 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 194 to 209 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 210 to 246 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 247 to 269 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 270 to 274 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 275 to 324 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 325 to 330 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clauses 331 to 334 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall schedules 1 to 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Is it agreed that this bill be adopted without amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

We should proceed *in camera* to discuss some possible observations to append to this bill. Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The committee continued *in camera*.

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 153 à 164 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 165 à 184 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 185 à 193 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 194 à 209 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 210 à 246 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 247 à 269 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 270 à 274 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 275 à 324 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 325 à 330 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les articles 331 à 334 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Les annexes 1 à 3 sont-elles adoptées?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. L'article 1 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Adopté. Le projet est-il adopté sans modification?

Des voix: D'accord.

La présidente: D'accord.

Nous devrions poursuivre à huis clos pour discuter de certaines observations à annexer au projet de loi. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Tuesday, October 16, 2001

From the Canadian Yachting Association:

Michael Vollmer, Vice-President, Recreation.

Wednesday, October 17, 2001

From Transport Canada:

Bud Streeter, Director General, Marine Safety;

Mark Gauthier, Senior Counsel, Legal Services.

From Fisheries and Oceans Canada:

Tim Meisner, Director, Policy and Legislation;

Michel Desparois, Manager, Marine Communications and
Traffic Services and former Manager, Office of Boating
Safety;

Aziz Saheb-Ettaba, Counsel, Legal Services.

Le mardi 16 octobre 2001

De l'Association canadienne du yachting:

Michael Vollmer, vice-président, récréatif.

Le mercredi 17 octobre 2001

De Transports Canada:

Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime;

Mark Gauthier, avocat-conseil, Services juridiques.

De Pêches et Océans Canada:

Tim Meisner, directeur, Politiques et législation;

Michel Desparois, gestionnaire, Services de communications
et de trafic maritime et ancien gestionnaire, Bureau de la
sécurité nautique;

Aziz Saheb-Ettaba, avocat, Services juridiques.

